KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

BIULETYN

Z 41. posiedzenia
Rady Ochrony Pracy (IX kad.)
w dniu 19 listopada 2013 r.

Rada Ochrony Pracy (nr 41/IX)

19 listopada 2013 r.

Rada Ochrony Pracy, obradująca pod przewodnictwem poseł **Izabeli Katarzyny Mrzygłockiej (PO)**, przewodniczącej Rady, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przyjęcie stanowiska Rady Ochrony Pracy w sprawie przestrzegania przepisów dotyczących opieki zdrowotnej nad pracownikami,

– wysłuchanie informacji na temat finału konkursu „Pracuję Bezpiecznie 2013”, organizowanego przez Kompanię Węglową SA,

– Bezpieczeństwo i higiena pracy w firmach transportowych – materiał przygotowany przez Państwową Inspekcję Pracy, Inspekcję Transportu Drogowego oraz Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy,

– Bezpieczeństwo pracy na kolei – materiał przygotowany przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Urząd Transportu Kolejowego oraz Państwową Inspekcję Pracy,

– sprawy bieżące.

W posiedzeniu udział wzięli: **Iwona Hickiewicz** główny inspektor pracy wraz ze współpracownikami, **Hubert Jednorowski** zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Pracy wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** zastępca dyrektora Departamentu Kolejowego Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Anna Łuczak** przedstawicielka Pracowni Psychologii Społecznej Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ewa Mierosławska** – z sekretariatu Rady w Biurze Prawnym i Spraw Pracowniczych.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Otwieram posiedzenie Rady Ochrony Pracy. Witam głównego inspektora pracy panią Iwonę Hickiewicz wraz ze współpracownikami, przedstawicieli Ministerstwa Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Inspekcji Transportu Drogowego, Urzędu Transportu Kolejowego, Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego, zarządów spółek kolejowych oraz strony społecznej. Witam członków Rady.

Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje: pkt 1 – przyjęcie stanowiska Rady Ochrony Pracy w sprawie przestrzegania przepisów dotyczących opieki zdrowotnej nad pracownikami, pkt 2 – Bezpieczeństwo i higiena pracy w firmach transportowych – materiał przygotowany przez Państwową Inspekcję Pracy, Inspekcję Transportu Drogowego oraz Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy, pkt 3 – Bezpieczeństwo pracy na kolei – materiał przygotowany przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Urząd Transportu Kolejowego oraz Państwową Inspekcję Pracy, pkt 4 – sprawy bieżące.

Proponuję uzupełnienie porządku dziennego o pkt 1a, w którym pan wiceprzewodniczący Zbigniew Żurek przedstawi informację na temat finału konkursu „Pracuję Bezpiecznie 2013” organizowanego przez Kompanię Węglową SA. Informacja będzie uzupełniona krótkim filmem. Pan Zbigniew Żurek reprezentował Radę na tej uroczystości. Musi – ze względów rodzinnych – opuścić wcześniej posiedzenie, a chciałby podzielić się

z państwem swoimi refleksjami. Dlatego proponuję umieszczenie informacji na temat wspomnianego konkursu w pkt 1a.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń.

Stwierdzam, że Rada przyjęła porządek dzienny.

Przechodzimy do punktu pierwszego – przyjęcie stanowiska Rady Ochrony Pracy w sprawie przestrzegania przepisów dotyczących opieki zdrowotnej nad pracownikami.

Proszę panią prof. Danutę Koradecką o przedstawienie projektu stanowiska.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Projekt stanowiska został opracowany przez Zespół ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Środowisku Pracy i Zespół ds. Prawno-Organizacyjnych.

„Rada Ochrony Pracy na posiedzeniu 22 października 2013 r. zapoznała się z materiałami przygotowanymi przez Państwową Inspekcję Pracy, dotyczącymi przestrzegania przepisów w zakresie opieki zdrowotnej nad pracownikami.

Opieka zdrowotna nad pracownikami jest istotnym elementem, mającym na celu ograniczenie negatywnych dla zdrowia następstw pracy w warunkach szkodliwych i uciążliwych, zwłaszcza w kontekście wydłużenia wieku emerytalnego.

Przedstawione informacje wskazują na wzrost liczby przeprowadzonych przez PIP kontroli, dotyczących profilaktycznych badań lekarskich. Tylko w I półroczu 2013 r. przeprowadzono ich 1791 w 1787 zakładach (dla porównania: w całym roku 2012 było 2751 kontroli w 2738 zakładach). Pozytywnie należy ocenić fakt, że największą grupę kontrolowanych zakładów stanowiły mikroprzedsiębiorstwa, w których, jak potwierdziła to kontrola PIP, szczególnie często zaniedbywany jest obowiązek profilaktycznych badań pracowników.

Z ustaleń inspektorów pracy wynika, że aż 44,8% pracodawców kontrolowanych w 2012 r. naruszyło przepisy w zakresie wstępnych badań lekarskich. Jest to bardzo niepokojący sygnał, nasuwający podejrzenie, że pracownicy są zatrudniani przy pracach, których ze względu na indywidualne ryzyko zdrowotne nie powinni wykonywać. Niepokojące są również przypadki kierowania pracowników na badania wstępne dopiero po pewnym czasie od podjęcia przez nich pracy (np. po okresie próbnym). Z ustaleń PIP wynika, że u 5,3% pracowników w 2012 r. nie wykonano w ogóle badań wstępnych (w skrajnych przypadkach nawet przez 10 lat).

Równie niepokojąca była liczba naruszeń w zakresie okresowych badań lekarskich. Stwierdzono je w 2012 r. u 47% pracodawców.

W kontrolowanych przedsiębiorstwach ujawniono nie tylko niedopełnienie obowiązku skierowania pracowników na określone badania, ale również niewłaściwe ich przeprowadzenie, zarówno z winy pracodawców, jak i lekarzy. Błędy ujawniono u 19,4% pracodawców kontrolowanych w 2012 r. Podstawową nieprawidłowością po stronie pracodawcy były błędne lub ogólnikowe zapisy w skierowaniach, które nie odzwierciedlały rzeczywistych warunków pracy, co wskazywało na nieprzeprowadzenie w przedsiębiorstwie prawidłowej oceny ryzyka zawodowego. W związku z tym PIP wystąpiła do Ministra Zdrowia z wnioskiem o wprowadzenie w rozporządzeniu Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie badań profilaktycznych pracowników, zapisu o obowiązku wystawiania skierowań na profilaktyczne badania w 2 egzemplarzach, z których jeden byłby przechowywany w dokumentacji osobowej pracownika. Powinno to pozwolić na ustalenie, czy pracodawca, wysyłając pracownika na badania, przekazuje lekarzowi właściwe informacje o ryzyku zawodowym na danym stanowisku pracy. Jest to szczególnie ważne w związku z podniesieniem wieku emerytalnego.

Szczególnie ważną kwestią jest rzeczywiste zaangażowanie lekarzy medycyny pracy w ocenę warunków pracy poprzez kontakt ze służbą bhp i ewentualną wizytację stanowisk pracy. Niezbędne jest także podniesienie poziomu wiedzy pracodawców (zwłaszcza w mikro- i małych przedsiębiorstwach) odnośnie do czynników ryzyka zawodowego i ich skutków zdrowotnych dla pracownika oraz skutków ekonomicznych dla pracodawcy, wynikających z absencji chorobowej, a także możliwych roszczeń z tytułu utraty zdrowia w pracy, jeżeli nie będzie stosownych badań wstępnych.

Niepokój budzą liczne nieprawidłowości w działaniach lekarzy wykonujących badania wstępne i okresowe. Dotyczą także luk merytorycznych w zaświadczeniach dopuszczenia do pracy, jak również wydawania ich przez lekarzy nieposiadających odpowiednich kwalifikacji. O skali problemu świadczy fakt, że w 99% orzeczeń, lekarze medycyny pracy orzekli o dopuszczeniu do pracy (także związanej ze znacznym obciążeniem organizmu), co jest w jawnej sprzeczności ze stanem zdrowia polskiej populacji.

Biorąc powyższe pod uwagę, Rada uznaje zasadność intensyfikacji działań prewencyjno- edukacyjnych mających na celu właściwą realizację przepisów dotyczących profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami w miejscu pracy, w szczególności poprzez:

1) wprowadzenie do Rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Socjalnej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie badań profilaktycznych pracowników stosownych przepisów, które zapewnią prawidłową i skuteczną opiekę zdrowotną,

2) wzmożenie szkoleń pracodawców i pracowników na temat roli, jaką odgrywa ocena ryzyka zawodowego i rzetelna identyfikacja czynników szkodliwych oraz uciążliwych na stanowiskach pracy w profilaktyce zdrowotnej pracowników,

3) zwiększenie udziału lekarzy medycyny pracy w działaniach profilaktycznych poprzez ich rzeczywiste zaangażowanie w ocenę medyczną warunków pracy we współpracy ze służbą bhp,

4) podejście systemowe do opieki zdrowotnej (w tym badań lekarskich), szczególnie w odniesieniu do pracowników starszych, których dotyczy najwięcej problemów zdrowotnych utrudniających wykonywanie obowiązków zawodowych i wpływających na znaczącą absencję chorobową".

W tym miejscu chciałabym zaproponować zmiany dotyczące rozdzielnika, bowiem wkradły się pewne nieścisłości. Zakładamy, że stanowisko otrzymują do realizacji: Ministerstwo Zdrowia – wniosek 1, 3, 4, Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej – wniosek 2, Państwowa Inspekcja Pracy – wniosek 1, 2.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za przedstawienie projektu stanowiska. Czy ktoś z państwa zgłasza uwagi do zaprezentowanego projektu? Przypominam, że należy zgłaszać propozycje poprawek. Dyskusja odbyła się na posiedzeniu Rady i zespołów. Pan Maciej Sekunda, proszę.

Członek Rady Ochrony Pracy Maciej Sekunda:

Nie byłem na posiedzeniu zespołów, na którym opracowywano projekt stanowiska. Moje wątpliwości budzi punkt pierwszy, który mówi o dodatkowych obowiązkach. Ale przede wszystkim chciałbym odnieść się do punktu czwartego. Jest w nim mowa o podejściu systemowym do opieki zdrowotnej, szczególnie w odniesieniu do pracowników starszych. Otóż, mam poważną wątpliwość, czy możemy adresować do 98% pracodawców w Polsce – firm małych i mikro – tak poważne zadanie. Rozumiem, że nad tą sprawą mogą pochylić się firmy globalne i korporacje.

Przypomnę – mówiłem o tym również na posiedzeniu Rady – że w ostatnich latach państwo przerzuciło na pracodawców istotne obowiązki w zakresie ochrony zdrowia pracowników. Jeżeli dołożymy dodatkowe zadanie, to obawiam się, że ci pracodawcy im nie podołają.

Natomiast w przedłożonym projekcie brakuje wniosku, który wynikał z dyskusji na posiedzeniu Rady. Chodzi o dokonanie zmiany obowiązków pracodawców w zakresie badań wstępnych i okresowych, uwzględniając ważność przeprowadzonych badań w poprzednim miejscu pracy. Proponuję zatem skreślenie pkt 4 i dodanie nowego punktu, który postulowałby zliberalizowanie obowiązków pracodawcy w zakresie badań wstępnych i okresowych.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Informuję, że zespoły nie przyjęły tego wniosku. Pan Sekunda zgłasza go ponownie. Zatem proszę o przedstawienie dokładnego brzmienia wniosku. Wówczas zostanie rozpatrzony.

Zwracam uwagę, że pkt 4 jest adresowany nie do mikro- i małych przedsiębiorców, lecz do Ministerstwa Zdrowia. Pani prof. Koradecka wspomniała o tym.

Członek Rady Ochrony Pracy Maciej Sekunda:

Przyjmuję do wiadomości wyjaśnienia w sprawie pkt 4.

Natomiast zgłaszam wniosek w następującym brzmieniu: „dokonać zmiany obowiązków pracodawców w zakresie badań wstępnych i okresowych uwzględniając ważność przeprowadzonych badań w poprzednim miejscu pracy”.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Wniosek zgłoszony przez pana Macieja Sekundę pojawił się w dyskusji na posiedzeniu Rady i był omawiany na posiedzeniu zespołów. Chciałabym jednak zwrócić uwagę na pewną jego słabość. Zmiana miejsca pracy może mieć różny charakter. Pracownik może odchodzić z małego do dużego zakładu lub odwrotnie. Ponadto, na nowym stanowisku pracy mogą występować zagrożenia, których nie było w poprzednim.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Czy pan Maciej Sekunda podtrzymuje wniosek?

Członek Rady Ochrony Pracy Maciej Sekunda:

Podtrzymuję. Uważam, że uwaga pani prof. Koradeckiej jest zasadna. Może być uwzględniona w przepisie. Jeżeli pracownik będzie podejmował pracę w zakładzie, w którym występują zagrożenia, to zwolnienie, o którym wspomniałem, nie będzie miało zastosowania. Taka sytuacja jest opisana w przepisach.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem wniosku zaproponowanego przez pana Macieja Sekundę? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu?

Za przyjęciem głosowało 3 osoby, 15 było przeciw, 4 członków Rady wstrzymało się od głosu. Stwierdzam, że Rada odrzuciła wniosek.

Pan Maciej Sekunda wycofał drugi wniosek o skreślenie pkt 4. Czy są inne uwagi? Nie widzę zgłoszeń.

Kto jest za przyjęciem stanowiska w brzmieniu proponowanym w projekcie? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu?

Za przyjęciem stanowiska głosowało 25 członków Rady, nie było głosów przeciwnych, 1 osoba wstrzymała się od głosu. Stwierdzam, że Rada przyjęła stanowisko w sprawie przestrzegania przepisów dotyczących opieki zdrowotnej nad pracownikami.

Przechodzimy do pkt 1a. Proszę o zabranie głosu pana przewodniczącego Zbigniewa Żurka.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Zbigniew Żurek:

Chciałbym przedstawić krótką informację o konkursie bhp, który w bieżącym roku po raz dziesiąty organizowała Kompania Węglowa SA dla swoich pracowników. Uważam, że jest to interesująca inicjatywa, którą można byłoby wprowadzić w innych branżach, np. w budownictwie.

Konkurs trwa cały rok. Biorą w nim udział pracownicy. W tym roku, ok. 4 tys. osób. Konkurs jest wieloetapowy. W pierwszym etapie pracownicy przygotowują się, otrzymując specjalny program komputerowy, który zawiera kilkaset pytań z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. Następują eliminacje komputerowe. W końcu roku odbywa się finał. Jest on zorganizowany na zasadzie przypominającej formułę telewizyjnego teleturnieju „Jeden z dziesięciu”. W tym etapie wyłaniani są zwycięzcy.

Moim zdaniem, jest do bardzo dobry wzór do naśladowania. Konkurs jest bardzo dobrze zorganizowany. Ma walory zarówno merytoryczne, jak i psychologiczne. Sprzyja integracji załogi. Widoczne jest zaangażowanie wszystkich pracowników Kompanii Węglowej SA.

Chciałbym teraz zaprezentować krótki film zrealizowany przez Kompanię Węglową na temat tego konkursu.

(*Projekcja filmu na temat konkursu „Pracuję Bezpiecznie 2013”)*

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za przedstawienie filmu. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Pani prof. Danuta Koradecka, proszę.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Myślę, że ta inicjatywa, adresowana do pracowników, jest bardzo dobra. Są oni zainteresowani pozyskaniem wiedzy z zakresu bhp. Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy ściśle współpracuje z Kompanią Węglową SA. Uważam, że zgłoszony przez pana przewodniczącego Żurka postulat upowszechnienia tej inicjatywy w innych branżach jest godny poparcia. Ważne jest systemowe podejście pracodawców do tej kwestii, uwzględniające zaangażowanie pracowników.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Przechodzimy do punktu drugiego – Bezpieczeństwo i higiena pracy w firmach transportowych. Materiał został przygotowany przez Państwową Inspekcję Pracy, Inspekcję Transportu Drogowego oraz Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy.

Proszę o zabranie głosu dyrektora Departamentu Prawnego Głównego Inspektoratu Pracy panią Halinę Tulwin.

Dyrektor Departamentu Prawnego Głównego Inspektoratu Pracy Halina Tulwin:

Jedną z podstawowych kwestii związanych z bezpieczeństwem pracy w firmach transportowych jest przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy, a ściśle mówiąc, przepisów dotyczących czasu jazdy, postoju, obowiązkowych przerw i odpoczynku kierowców. Przepisy te mają na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak również poprawę warunków socjalnych kierowców objętych ich zakresem. Przepisy określające maksymalny dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu, obowiązkowe przerwy i minimalne okresy dziennego i tygodniowego odpoczynku, gwarantują odpowiedni odpoczynek kierowcy, umożliwiający bezpieczne prowadzenie pojazdu.

Celem egzekwowania tych przepisów organy uprawnione do kontroli, w tym Państwowa Inspekcja Pracy, przeprowadzają kontrole firm transportowych realizując założenia „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców", zatwierdzonej przez Radę Ministrów. Takie działania kontrolne prowadzone są przez PIP od 2009 r.

Strategia ta jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych, określającym liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz na terenie przedsiębiorstw. Obecnie realizowana „Strategia" obejmuje 2013 i 2014 rok.

Państwowa Inspekcja Pracy jest jednym z organów kontrolującym te zagadnienia na terenie przedsiębiorstw. Należy podkreślić, iż liczba dni pracy kierowców, podlegających kontroli w przedsiębiorstwie i na drogach, jest jednakowa, natomiast organów prowadzących kontrole drogowe jest dwukrotnie więcej, niż prowadzących kontrole na terenie przedsiębiorstw.

Z założeń „Strategii" wynika, że Polska zobowiązana jest – na podstawie regulacji unijnych – do skontrolowania w latach 2013-14 blisko 7 mln dni pracy kierowców, z czego prawie 3,5 mln dni pracy kierowców podlega kontroli w przedsiębiorstwach. Państwowa Inspekcja Pracy powinna skontrolować w tym okresie blisko 950 tys. dni pracy kierowców. Kontrole te na terenie całego kraju prowadzi jedynie 81 inspektorów pracy.

W 2012 r. przeprowadzono 627 kontroli u 622 pracodawców, zatrudniających ogółem ponad 28 tys. pracowników. Kontrolami objęto 3600 kierowców i ponad 671 tys. dni ich pracy.

W stosunku do 2011 r. zmalała liczba ujawnionych nieprawidłowości. Podobnie jak w latach ubiegłych, najczęściej występujące nieprawidłowości dotyczyły:

– nieprzestrzegania obowiązku przechowywania wykresówek przez jeden rok,
– niezapewnienia kierowcom odpoczynku dobowego,
– niezapewnienia kierowcom odpoczynku tygodniowego,
– niezapewnienia wymaganej przerwy przy prowadzeniu pojazdu przez okres dłuższy niż 4,5 godziny,
– nieprzestrzegania limitu dziennego czasu jazdy.

Nieprawidłowości te stwierdzano przede wszystkim u małych i średnich przewoźników, którzy nie analizują na bieżąco czasu jazdy i odpoczynku kierowców. Właśnie

u tych pracodawców ujawniono przypadki nieprzechowywania wykresówek, jak również danych z tachografu cyfrowego przez jeden rok. W przypadku pracodawców zatrudniających powyżej 50 kierowców nieprawidłowość ta występuje z reguły tylko wtedy, gdy kierowcy przed ustaniem stosunku pracy celowo nie dokonują odczytów z tachografów cyfrowych lub nie oddają wykresówek.

Oprócz zagadnień kontrolowanych w ramach „Strategii", inspektorzy sprawdzali również przestrzeganie przepisów ustawy o czasie pracy kierowców. Najwięcej nieprawidłowości dotyczyło zapewnienia maksymalnie 10–godzinnego dobowego czasu pracy kierowcy, gdy praca wykonywana jest w porze nocnej.

Wielu pracodawców miało także problem z właściwą realizacją obowiązku odbierania od kierowców oświadczenia o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy oraz przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy.

Organy uprawnione do kontroli na podstawie ustawy o transporcie drogowym mają prawo nałożyć na wykonującego przewozy drogowe lub inne czynności związane z tym przewozem karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej. Wykaz naruszeń oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa szczegółowo załącznik do ustawy o transporcie drogowym.

W 2012 r. inspektorzy pracy wydali 516 decyzji, w wyniku których nałożono kary pieniężne na łączną kwotę 2,6 mln zł. Oczywiście z uwzględnieniem ograniczeń dotyczących maksymalnej kwoty kary w odniesieniu do kontroli prowadzonych w przedsiębiorstwie.

Według stanu na koniec października 2013 r. wykonano w całości 359 decyzji – wpłacono 1350 tys. zł. W odniesieniu do pozostałej kwoty należności nie upłynął jeszcze termin realizacji decyzji w całości z uwagi na rozłożenie spłaty kary na raty lub prowadzone jest postępowanie odwoławcze albo postępowanie egzekucyjne.

W I półroczu 2013 **r.** kontrole przeprowadzono u 342 pracodawców, zatrudniających ogółem ponad 13 tys. pracowników. Kontrolą objęto 331,8 tys. dni pracy kierowców. Odsetek pracodawców naruszających przepisy i odsetek kierowców, wobec których naruszano przepisy, jest porównywalny z 2012 r.

W związku ze stwierdzonymi naruszeniami inspektorzy pracy w I półroczu 2013 r. wydali 274 decyzje nakładające kary pieniężne na łączną kwotę ponad 1,2 mln zł – jest to kwota z zastosowaniem ograniczenia ustawowego. Według stanu na koniec października 2013 r. wykonano w całości 146 decyzji.

Przyczyny stwierdzonych naruszeń, identyfikowane przez inspektorów pracy są często odmienne od wskazywanych przez pracodawców. Wskazywana przez inspektorów zła organizacja pracy – zbyt małe zatrudnienie w stosunku do potrzeb pracodawcy – powoduje, że kierowcy naruszają przepisy, chcąc wykonać dane zadanie przewozowe na czas. Natomiast w ocenie pracodawców, to właśnie nierespektowanie przepisów przez kierowców jest jedną z przyczyn nieprawidłowości.

W latach 2010-2012 inspektorzy pracy zbadali łącznie 177 wypadków przy pracy, w których poszkodowanych zostało ogółem 185 osób wykonujących zawód kierowcy w sekcji PKD „Transport i gospodarka magazynowa – grupa transport drogowy – w tym 82 osoby poniosły śmierć, a 44 odniosły ciężkie uszkodzenia ciała. We wskazanej grupie badanych wypadków odnotowano 143 zdarzenia zaistniałe podczas postoju pojazdu drogowego, tj. podczas: rozładunku lub załadunku towaru, usuwania awarii oraz odpoczynku kierowcy – nagłe przypadki medyczne lub napaść. Pozostałe badane zdarzenia wypadkowe, to wypadki komunikacyjne.

Wśród przyczyn ludzkich wypadków przy pracy dominowały: lekceważenie zagrożenia, wykonywanie prac niewchodzących w zakres obowiązków pracownika, niewłaściwe używanie sprzętu lub narzędzi. Wśród przyczyn organizacyjnych najczęściej występowały: niewłaściwa ogólna organizacja pracy lub stanowiska pracy, w tym m.in. nieprawidłowy podział pracy, niewłaściwe polecenia przełożonych, brak nadzoru i koordynacji prac w zespołach ludzkich, brak lub niewłaściwe przeszkolenie pracownika w zakresie bhp, nieodpowiednie przejścia i dojścia, brak środków ochrony indywidualnej.

Jednym z istotnych działań podejmowanych przez Państwową Inspekcję Pracy na rzecz bezpiecznej pracy w transporcie są działania prewencyjne w ramach kampanii

„Czas pracy a wypadki drogowe”. W 2012 r. wskazanymi działaniami objęto 989 podmiotów. W ramach prowadzonej kampanii zorganizowano m.in. 37 szkoleń, w których uczestniczyły 1122 osoby – pracodawcy i ich przedstawiciele. Uczestnikom spotkań, szkoleń i kursów – również organizowanych przez instytucje współpracujące – przekazano ponad 6700 ulotek. W ramach kampanii m.in. opracowano i wydano poradniki „Czas pracy kierowców” oraz „Czynniki psychospołeczne w pracy kierowców”.

Wśród licznych organizacji i instytucji uczestniczących w realizacji kampanii z Państwową Inspekcją Pracy znalazły się: Policja, ZUS, wojewódzkie inspekcje transportu drogowego, stowarzyszenia transportu międzynarodowego i związki przewoźników drogowych, przedsiębiorstwa komunikacji samochodowej, partnerzy społeczni, instytucje i organizacje upowszechniające problematykę bezpieczeństwa na drogach, regionalne izby gospodarcze, samorządy, fundacje, organizacje pracodawców, izby celne, powiatowe urzędy pracy, pogotowie ratunkowe, a także media.

Istotnym czynnikiem, mającym wpływ na prawidłową realizację obowiązków związanych z bezpieczeństwem transportu drogowego, są działania kontrolne prowadzone w ramach Krajowej Strategii Kontroli. Sprzyjają temu również prowadzone przez Inspekcję działania prewencyjne. Należy jednakże podkreślić, że w naszej ocenie istnieją kwestie wymagające uregulowania, co szerzej zostało omówione w materiale przedłożonym Radzie.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za przedstawienie informacji. Proszę o zabranie głosu zastępcę dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, pana Huberta Jednorowskiego.

Zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Hubert Jednorowski:

Przekazaliśmy członkom Rady krótkie sprawozdanie z działań podejmowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa i higieny pracy. Podstawowym zadaniem Inspekcji Transportu Drogowego jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także poprawa przestrzegania przez przewoźników przepisów transportowych. Realizując to zadanie prowadzimy kontrole przestrzegania przez kierowców przepisów w zakresie norm prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku.

Przepisy dyrektywy 22/2006 Wspólnoty Europejskiej ustalają we wszystkich państwach członkowskich UE minimalne limity kontroli wykonywanych przez organy kontrolne. W Polsce minimalny poziom kontroli jest określony w „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców”. Dokument ten określa zadania kontrolne i ich podział pomiędzy organy uprawnione do kontroli, tj. Inspekcję Transportu Drogowego, Policję, Straż Graniczną, Służbę Celną i Państwową Inspekcję Pracy. Wspomniana wyżej dyrektywa nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek kontroli pracy kierowców, zakładając współczynnik 3% dni pracy wszystkich kierowców, którzy podlegają kontroli.

Zwracam uwagę, że mimo obserwowanego spowolnienia gospodarczego, liczba pojazdów, które podlegają kontroli Inspekcji Transportu Drogowego z roku na rok wzrasta. Ten fakt ma przełożenie na Krajową Strategię Kontroli, która uwzględnia liczbę kierowców podlegających kontroli. W porównaniu ze strategią na lata 2011–2012 i obecną – na lata 2013–2014, nastąpił wzrost z ok. 6,4 mln do prawie 7 mln dni pracy, które podlegają kontroli przez wszystkie uprawnione organy.

Procentowy rozkład kontroli zaplanowanych w Krajowej Strategii na lata 2011–2012 przedstawia się następująco: Inspekcja Transportu Drogowego – 59,9% kontroli drogowych, Policja – 18%, Straż Graniczna – 12,3%, Służba Celna – 9,9%. Ponadto, w omawianym okresie Inspekcja Transportu Drogowego miała zaplanowane 59,9% kontroli w przedsiębiorstwach. Pozostała część przypadła Państwowej Inspekcji Pracy.

Założenia Krajowej Strategii Kontroli na 2011–2012 zarówno w zakresie kontroli drogowych, jak i kontroli w przedsiębiorstwach, zostały wykonane na wysokim poziomie

114,9% – kontrole drogowe, i 110,96% – kontrole w przedsiębiorstwach. Dane za bieżący rok będą dostępne na początku przyszłego roku.

W ciągu trzech kwartałów bieżącego roku inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili ogółem ponad 176 tys. kontroli drogowych i 1908 kontroli w przedsiębiorstwach. W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych ujawniono ponad 82 tys. naruszeń przepisów, określonych w zał. 1, 2 i 3 do ustawy o transporcie drogowym. Ok. 55% stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków, ponad 30% naruszeń było związanych z nieprawidłowym używaniem urządzeń rejestrujących, czyli tachografów, które służą do rejestracji czasu prowadzenia pojazdów.

Na podstawie zał. 3 do ustawy o transporcie drogowym – kary nakładane na podmioty wykonujące transport w trybie decyzji administracyjnych – stwierdzono ponad 46 tys. naruszeń. Blisko 70% tych naruszeń jest związanych z normami prowadzenia i odpoczynku kierowców, natomiast 26% dotyczy nieprawidłowego stosowania urządzeń rejestrujących przez kierowców i przewoźników.

Najczęstsze naruszenia stwierdzane w kontrolach drogowych, to skrócenie dziennego czasu odpoczynku – ponad 6400, określonego w zał. 1, oraz ponad 10 tys. z zał. 3. Pozostałe nieprawidłowości, to jazda bez wymaganej przerwy, wydłużony czas jazdy dziennej, skrócony odpoczynek tygodniowy i wydłużona jazda tygodniowa.

W wyniku 1908 kontroli, przeprowadzonych w trzech kwartałach br., w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy drogowe wydano 1435 decyzji administracyjnych o nałożeniu kar pieniężnych na łączną kwotę 12,6 mln zł. Ponadto, na podstawie zał. 1 wystawiono 1417 mandatów karnych osobom, które są zarządzającymi w transporcie, zatem mają bezpośredni wpływ na kierowców i wydawane im polecenia w zakresie transportu i wykonywania przewozu. W trakcie kontroli w przedsiębiorstwach stwierdzono łącznie ponad 161 tys. naruszeń, z czego przeszło 148 tys. stwierdzono w związku z kontrolą przewozu drogowego rzeczy, a 12 tys. w związku z przewozem drogowym osób.

Ok. 68% stwierdzonych naruszeń dotyczyło nieprawidłowego używania urządzeń rejestrujących, w tym m.in. nieprzedstawiania wymaganych zapisów w postaci wykresówek, czy zapisów z tachografów cyfrowych, 30,7% naruszeń związanych było z nieprzestrzeganiem przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków.

16 lipca br. weszła w życie nowelizacja ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców, która nałożyła na Inspekcję Transportu Drogowego nowe zadanie – kontrolę przestrzegania czasu pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe i osób zatrudnionych przez nich na umowy cywilnoprawne, którzy wykonują przewozy na ich rzecz. Do końca września br. inspektorzy przeprowadzili 9 kontroli kierowców pracujących na własny rachunek.

W czasie kontroli drogowych stwierdzono 27 przypadków naruszeń przepisów z zał. 3 ustawy. Najczęstsze naruszenia to – określone w pkt 8.4 – czyli nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za przedstawienie informacji. Proszę o prezentację materiału przygotowanego przez Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Chcieliśmy przedstawić wyniki badań prowadzonych wśród kierowców, a także zaprezentować pewne działania, które mogą poprawić kulturę bezpieczeństwa. W imieniu zespołu, który realizował te badania, ich wyniki przedstawi pani dr Anna Łuczak.

Przedstawicielka Pracowni Psychologii Społecznej CIOP-PIB Anna Łuczak:

Ponad połowa mojej aktywności zawodowej jest związana z problematyką bezpieczeństwa pracy kierowców. Z jednej strony – zajmuję się prowadzeniem badań różnych grup kierowców, także w ramach doboru zawodowego oraz kierowców amatorów, którzy kierowani są na badania obowiązkowe np. po wypadkach. Z drugiej strony – zajmuję się również badaniami, które mają na celu określenie przydatności do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy bądź do prowadzenia pojazdu.

Dzisiejsza prezentacja poświęcona jest problematyce bezpieczeństwa i higieny pracy w firmach transportowych. Jest to problem niezwykle istotny i ważny. Statystyki wypadkowe dowodzą, że w ciągu ostatnich 10 lat obserwowana jest tendencja spadkowa w zakresie liczby wypadków. Systematycznie maleje też liczba osób poszkodowanych w wypadkach. Niemniej jednak kierowcy są tą grupą zawodową – podobnie jak górnicy i budowlańcy – w której obserwuje się najwięcej wypadków, głównie ze skutkiem śmiertelnym.

Specyfika obciążeń w pracy kierowców wynika przede wszystkim z pewnych aspektów ergonomicznych, a także z charakteru pracy. Badania przeprowadzone w naszym instytucie wśród kierowców komunikacji miejskiej wskazują na pewien trend w zakresie subiektywnej oceny obciążenia pracą. Mianowicie, subiektywna ocena obciążenia pracą zmienia się zarówno w rytmie dobowym, jak i w rytmie okołorocznym. Jeśli chodzi o rytmikę dobową, to można wyróżnić dwa okresy: między godz. 8:00 i 10:00 a następnie popołudniowy, który zaczyna się od godz. 14:00 i trwa do ok. 16:00–17:00. Rano najwięcej ludzi udaje się do pracy, a po południu wychodzi z niej, robi zakupy i następnie wraca do domu.

Gdy pytaliśmy kierowców o powody zmienności okołodobowej w ocenie obciążenia pracą, to wskazywali na natężenie i utrudnienia w ruchu na drogach, czas pracy, relacje z pasażerami, zmęczenie i stres oraz pewne czynniki organizacyjne, np. rozkład jazdy, który w czasie natężonego ruchu nie uwzględnia korków na ulicach.

Jeśli chodzi o zmienność okołoroczną, to kierowcy oceniali, że najmniej uciążliwe warunki pracy są w trzech miesiącach letnich – czerwiec, lipiec, sierpień. Aczkolwiek warto zauważyć, że statystyki wypadkowych ujawniają, że właśnie w tych trzech miesiącach jest ich najwięcej. Kierowcy oceniają, że na zmniejszone obciążenie ma wpływ przede wszystkim dobra pogoda, długi dzień, dobre warunki atmosferyczne i dobre warunki na drogach. Nieco się odprężają i są mniej czujni i uważni niż wtedy, gdy pada deszcz lub śnieg i jest ślisko.

Proszono kierowców o ocenę znaczenia potencjalnych czynników, które mogą wpływać na obciążenie pracy. Oceniając je w 5-stopniowej skali największe znaczenie przypisywali odpowiedzialności i ryzyku. Odpowiedzialność za ludzi, których wożą, za sprzęt, a także świadomość ryzyka, która jest związana ze świadomością konsekwencji, jakie niosą ze sobą popełniane błędy. Następnie – zakłócenia na drodze, presja czasu, zmęczenie wzroku, konflikty międzyludzkie, hałas, intensywność jazd, określone godziny pracy – praca kierowcy komunikacji miejskiej jest pracą w systemie zmianowym, ciągła powtarzalność tras, monotonia – powtarzające się stereotypowe czynności w niezmiennych warunkach.

W Centralnym Instytucie Ochrony Pracy został opracowany poradnik „Ergonomia pracy kierowcy pojazdu ciężkiego”, w którym zwraca się uwagę na różne aspekty ergonomii kabiny pojazdu. Publikacja zawiera interesujące zalecenia np. dotyczące pozycji ciała przyjmowanej podczas prowadzenia pojazdu. Zalecana wartość zgięcia w stawie kolanowym to 110º. Natomiast największe zmęczenie mięśni i najdłuższy czas reakcji powoduje pozycja z kątem zgięcia w stawie kolanowym ok. 130º.

Jeśli chodzi o czynniki ergonomiczne, to 10 lat temu na Politechnice Poznańskiej przeprowadzono badania wśród kierowców komunikacji miejskiej, którzy mieli możliwość przesiadania się na pojazdy nowszego typu. Okazało się, że w zasadzie nie korzystali oni z możliwości, które dawały nowe pojazdy w zakresie ustawienia siedziska czy kierownicy tak, żeby zaadaptować je do swoich parametrów – wagi, wzrostu, zasięgu kończyn. Nie czynili tego, bo specjaliści ds. bhp nie mówili o możliwościach, jakie daje nowy rodzaj pojazdu, a jeśli nawet mówili, to kierowcy popełniali grzech zaniechania, po prostu nie chciało im się. Takie zachowanie wynikało z braku świadomości konsekwencji zdrowotnych wykonywania pracy w warunkach nieergonomicznych. Dopiero szkolenia spowodowały, że zaczęli interesować się tą kwestią.

Przechodzę do psychospołecznych aspektów pracy kierowcy. Warto uświadomić sobie, że grupa kierowców nie jest jednolita. Istnieją zasadnicze różnice w warunkach pracy i w rodzajach obciążenia np. kierowców przewozów pasażerskich i kierowców transportu towarowego. Prowadziliśmy badania tych dwóch grup z wykorzystaniem kwestionariu-

sza „Psychospołeczne warunki pracy". Kierowcy oceniali poszczególne wymagania pracy, które mają bezpośredni wpływ na wielkość ich obciążenia. Wyniki dowodzą, że są to dwie różne grupy zawodowe. Kierowcy transportu ciężkiego o wiele wyżej oceniali wymagania w zakresie psychofizycznym. Uważali, że prowadząc ciężarówki muszą mieć lepszy refleks, większą koordynację wzrokowo-ruchową, większą koncentrację i podzielność uwagi niż kierowcy autobusów miejskich. Oceniali niżej wsparcie ze strony przełożonych niż kierowcy w transporcie pasażerskim, co było oczywistą konsekwencją charakteru pracy kierowcy transportu towarowego. Głównie jeżdżą oni na dalekich trasach, w związku z czym nie mają na co dzień do czynienia z przełożonymi. Zatem to wsparcie było o wiele mniejsze.

Kierowcy transportu towarowego oceniali również, że mają większe poczucie kontroli. Chciałam od razu zaznaczyć, że pojęcie „kontrola" używane w kwestionariuszu do badań nie oznaczało kontroli sprawowanej przez przełożonych, lecz kontrolę pracowników nad warunkami pracy. Chodziło, po pierwsze, o poziom autonomii, czyli swobody, niezależności w kształtowaniu swoich warunków pracy, w decydowaniu, kiedy mogę pracować, jaki zespół do pracy sobie dobieram. Drugi niezmiernie ważny aspekt tej kontroli, to partycypacja, czyli zakres, w jakim pracownicy mogą współuczestniczyć w zarządzaniu firmą. Badania pokazują, że im większy zakres kontroli, tym mniejsze obciążenie pracą.

We wspomnianych badaniach kierowcy transportu towarowego wykazywali większe poczucie kontroli, swobody, bo nie mieli na co dzień do czynienia ze swoim przełożonym. Dalej – mieli lepsze samopoczucie, także psychiczne. Ponadto okazuje się, że czynniki, które mają bezpośredni wpływ na kulturę bezpieczeństwa, czyli zaangażowanie kierownictwa, partycypacja pracowników, szkolenia bhp, dokładna analiza wypadków przy pracy, system wartości związany z kulturą bezpieczeństwa, stosunki społeczne, odpowiedzialność i świadomość, a także bezpieczne zachowania, przekładają się wprost na ocenę pracowników dotyczącą zakresu ich kontroli w pracy, wsparcia społecznego, dobrostanu i potrzeby zmian. Im lepszy klimat bezpieczeństwa, tym pracownicy mają świadomość większego wpływu na warunki pracy, większej autonomii, większego wsparcia, co bezpośrednio przekłada się na wypadkowość.

Chciałabym teraz przedstawić działania Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego na rzecz bezpieczeństwa i higieny pracy kierowców? Prowadzimy psychologiczne badania różnych grup kierowców, na podstawie których wydawane są orzeczenia o posiadaniu bądź braku predyspozycji do wykonywania zawodu kierowcy lub prowadzenia pojazdów. Opracowywane są również testy psychologiczne. Wydawane są podręczniki i opracowania dla psychologów, którzy zajmują się doborem do zawodu kierowcy. Prowadzone są również szerzej zakrojone badania o charakterze bardziej naukowym, w których angażujemy do współpracy dość liczne grupy kierowców. Ich celem jest określenie użyteczności pewnych narzędzi psychodiagnostycznych przy doborze do zawodu kierowcy. Poza bezpośrednim wynikiem, który pokazuje, na ile dane narzędzia są przydatne, a na ile nie, można je traktować jako odzwierciedlenie aktualnej sytuacji na runku pracy czy w firmach transportowych.

Przedstawię wyniki dwóch takich badaniach. Pierwsze było przeprowadzone w celu określenia przydatności pewnych testów, dotyczących sprawności psychomotorycznej i poznawczej kierowców. Uczestniczyło ponad 1300 osób w trzech grupach: kierowcy zawodowi „bezwypadkowi", kierowcy amatorzy „bezwypadkowi", kierowcy amatorzy z wypadkiem. Zależało nam na informacji np. o cechach krytycznych z punktu widzenia doboru zawodowego w obszarze sprawności psychomotorycznej i procesów poznawczych, niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pojazdu. Okazało się, że jest to refleks, koordynacja wzrokowo-ruchowa, szybkość i dokładność pracy, a także koncentracja i podzielność uwagi. Ale uzyskaliśmy jeszcze inne wyniki. Otóż, kierowcy zawodowi „bezwypadkowi", którzy przechodzą ostrą selekcję zawodową w zakresie wymagań zdrowotnych i psychofizycznych, uzyskali istotnie lepsze wyniki od kierowców amatorów „wypadkowych" jedynie w zakresie refleksu w prostej sytuacji zadaniowej. Natomiast kierowcy amatorzy „bezwypadkowi" uzyskali lepsze wyniki od kierowców zawodowych „bezwy-

padkowych" w przypadku 5 na 6 analizowanych testów psychologicznych. Ten wynik można zinterpretować specyfiką obecnej sytuacji na rynku pracy.

Korzystając z komunikacji miejskiej zauważyli państwo zapewne paski, które wyświetlają się w nowych autobusach – poszukujemy kierowców autobusów. Ta sytuacja panuje od dawna. Jest więcej wolnych miejsc niż kandydatów do tej pracy. W efekcie dobór do zawodu kierowcy nie ma charakteru selekcji pozytywnej lecz negatywnej. Selekcja pozytywna – jak np. w przypadku pilotów czy kontrolerów ruchu lotniczego – polega na tym, że z grupy chętnych wybiera się najlepszych. Natomiast z różnych powodów m. in. ze względu na uciążliwość pracy i niezbyt atrakcyjne warunki finansowe, kandydatów do zawodu kierowcy jest o wiele mniej niż potrzeba, zatem stosuje się selekcję negatywną, czyli odrzucanie najgorszych.

To przekłada się na konkretne przepisy. Obecnie na kategorię D może startować kierowca z kategorią B. Otrzymuje kategorię D po przejściu określonego kursu i szkolenia. Kiedyś, gdy kategoria D była uwarunkowana wcześniejszym posiadaniem kategorii C, było większe prawdopodobieństwo, że kierowca prowadząc autobus ma już jakieś doświadczenie w prowadzeniu pojazdów ciężkich. Obecnie kierowcami autobusów są kierowcy tylko po przeszkoleniu, czyli z niewielkim doświadczeniem. Mają oni zupełnie inne nawyki. Podstawowy nawyk – hamowanie. Inaczej hamuje się w samochodzie osobowym, inaczej w ciężarowym. Zdarzył się wypadek, kiedy świeżo upieczony kierowca autobusu gwałtownie zahamował, choć nie musiał tego robić i efekcie młoda dziewczyna wpadła na kasownik, musiano jej założyć kilkanaście szwów na twarzy. To właśnie efekt pewnej liberalizacji reżimu, który się do tej pory sprawdzał, czyli tego, że o kategorię D mogą się obecnie ubiegać ci, którzy nie mają jakiekolwiek doświadczenie w prowadzeniu pojazdów ciężkich.

Przechodzę do pozostałych działań na rzecz bezpieczeństwa i higieny pracy w przedsiębiorstwach transportowych, realizowanych w Centralnym Instytucie Ochrony Pracy. Kształtowanie kultury bezpieczeństwa. Warto sobie uświadomić, że może się ono odbywać na różnych poziomach – na poziomie społeczeństwa, na poziomie przedsiębiorstwa albo bezpośrednich oddziaływań na kierowcę. Przykładem oddziaływań na społeczeństwo są coroczne konkursy, organizowane są w naszym instytucie pod hasłem „Bezpieczeństwa i higieny pracy". X edycja tego konkursu poświęcona była m.in. bezpieczeństwu w transporcie.

Na stronach internetowych CIOP zamieszczane są wyniki badań kierowców, informacje dotyczące kultury bezpieczeństwa w firmach transportowych. Są również przykłady dobrych praktyk, które sprawdzają się w transporcie. Wydajemy podręczniki dla tych, którzy np. prowadzą psychologiczne badania kierowców, a także poradniki, przewodniki zarówno dla pracodawców, jak i pracowników firm transportowych. Publikujemy artykuły w czasopismach popularnonaukowych, poświęcone problematyce bezpieczeństwa kierowcy.

Wyniki badań, które były prowadzone również w CIOP, ilustrujące możliwość oddziaływania na poziomie przedsiębiorstwa dowodzą, że istnieje bezpośredni związek między czynnikami związanymi z kulturą bezpieczeństwa, np. zaangażowaniem kierownictwa i partycypacją, stosunkami społecznymi, a wypadkowością, a także bezpośrednia korelacja między kontrolą poznawczą – o której mówiłam – a wypadkowością.

Prowadzone były również badania, które dotyczyły pewnych technik czy procedur bezpośredniego oddziaływania na kierowców w firmach transportowych, które miały podnieść bezpieczeństwo ich pracy. Obejmowały grupy szczególnego ryzyka – kierowców z doświadczeniami wypadkowymi oraz skłonnych do zachowań agresywnych, np. w stosunku do pasażerów bądź współpracowników. Analizowano szczególną sytuację i zagrożenia, które występują w ich miejscu pracy, a także cechy temperamentu i osobowości tych kierowców. Następnie dobierano indywidualny styl oddziaływania, który obejmował m.in. szkolenia dotyczące umiejętności przeciwdziałania zmęczeniu, zachowywania się w sytuacjach trudnych, radzenia sobie ze stresem. W ramach indywidualnych oddziaływań prowadzono też szkolenia z zakresu promocji zasad jazdy ekologicznej. Po roku przeprowadzono ponownie analizę zachowań tych kierowców i ich ocenę warunków pracy. Okazało się, że poprawiło się ich samopoczucie zarówno psychiczne, jak

i fizyczne. W sposób istotny zmniejszyła się liczba zachowań agresywnych, a zwiększyła liczba zachowań prospołecznych.

Badania prowadzone w naszej pracowni mają aspekt indywidualnego oddziaływania na kierowców. Poza wydaniem orzeczenia przeprowadza się również rozmowę z kierowcą, która ma charakter edukacyjny. Mówi się kierowcy o jego słabych i mocnych stronach i jak ma sobie radzić ze słabymi stronami tak, aby być bezpiecznym na drodze.

Jakie wnioski i zalecenia wynikają z tych działań? Po pierwsze – intensyfikacja kontroli systemu zarządzania czasem pracy kierowców, aby przeciwdziałać skutkom zmęczenia. Po drugie – należy zastanowić się nad weryfikacją wymagań homologacyjnych pojazdów samochodowych pod kątem zwiększania komfortu jazdy poprzez stosowanie ergonomicznych rozwiązań w kabinie kierowcy. Po trzecie – zwiększenie rzetelności kontroli i weryfikacja jakości badań psychologicznych kierowców, prowadzonych przez różne ośrodki oraz akcentowanie przez środowiska naukowo-badawcze nie tylko celów diagnostycznych badań kierowców, ale również edukacyjnych i profilaktycznych. Kolejny wniosek dotyczy tzw. kierowców flotowych. Chodzi o osoby, które nie są zatrudnieni na stanowisku kierowcy, ale w ramach obowiązków służbowych prowadzą pojazdy – prywatne lub służbowe. Nie wszyscy pracodawcy są świadomi obowiązku kierowania kierowców flotowych na badania zarówno lekarskie, jak i psychologiczne. Przypominam, że jest to przewidziane w załączniku do Rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z 1996 r. Zawiera on listę zawodów, które wymagają szczególnej sprawności psychoruchowej. Kierowca wymaga szczególnej sprawności psychoruchowej. Kierowca flotowy musi być poddany takim badaniom. Ostatni wniosek – uwzględnienie przez organy i instytucje odpowiedzialne za infrastrukturę drogową tych elementów, które zapewniają warunki do zdrowego odpoczynku kierowców – większej liczby bezpłatnych parkingów wyposażonych w sanitariaty, bazy noclegowe o dobrym standardzie.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za prezentację materiału. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan Maciej Sekunda, proszę.

Członek Rady Ochrony Pracy Maciej Sekunda:

Otrzymaliśmy bardzo ciekawy materiał, z którego wynika kilka wniosków. Wydaje mi się, że powinien być upowszechniony. Informuje nas, że wypadków w transporcie byłoby znacznie mniej, gdyby prowadzono właściwą selekcję i dobór pracowników. Ponadto z przedłożonych informacji wynika, że dotychczasowe badania psychofizyczne, jakim podlegają zawodowi kierowcy, nie są wystarczające, że należy coś zmienić w tym zakresie. Chciałbym pogratulować pani profesor tego materiału. Zawiera bardzo interesujące wnioski.

Członek Rady Ochrony Pracy Jan Rulewski:

Wydaje się, że niektóre dane były zbyt oględne. Np. wspomniano, że popełniono wykroczenia względnie zauważono niestosowność wykorzystania tachografów czy innych urządzeń pomiarowych. Wiem, że to określenie ostrożne, aby nie powiedzieć wprost, że oszukiwano. Te dane są potrzebne Radzie Ochrony Pracy. Dalej – ta oględność przysłoniła interesujący mnie fakt – ile wypadków zdarzyło się z powodu przekroczenia czasu pracy lub naruszenia norm wypoczynku, zwłaszcza dobowego. Wreszcie trzecie zagadnienie – może aktualne, kieruję je do CIOP – jak wiadomo, będzie wydłużony okres aktywności zawodowej. Z badań, które państwo zaprezentowali wynika, że istotnym czynnikiem jest wzrok i refleks. Czy można oczekiwać – może inaczej – czy nie trzeba oczekiwać, że wraz z wydłużeniem okresu aktywności zawodowej liczba wypadków będzie rosła? Czy prowadzono badania w tym zakresie? Wiemy, że przeprowadzono badania uwzględniając wiek emerytalny do 65 roku życia. Niektórzy kierowcy przekraczają ten wiek. Czy takie badania mogłyby być prowadzone pilotażowo?

Członek Rady Ochrony Pracy Zdzisław Trela:

Po prezentacji materiału Centralnego Instytutu Ochrony Pracy odniosłem wrażenie, że właściwie nie ma żadnych szans na znalezienie dobrych kierowców. Okazuje się, że kierowca zawodowy jest gorszy od kierowcy amatora. Przypuszczam, że jedynym

rozwiązaniem jest odpowiednie wynagradzanie. Żadne przepisy nie pomogą. Oni będą coraz gorsi. Jeżeli chodzi o staż kierowców, to powinien być określony wiek, do którego kierowcy mogą wykonywać zawód. Z własnego doświadczenia wiem, jak błyskawicznie tracę na refleksie wraz z wiekiem. Myślę, że nad tą kwestią należałoby się poważnie zastanowić.

Członek Rady Ochrony Pracy Beata Mazurek:

Inspektorzy pracy w 2012 r. wydali 516 decyzji o ukaraniu. Na dzień 31 października br. wykonano w całości 359 decyzji. Natomiast w I półroczu 2013 r. inspektorzy wydali 274 decyzje. Na dzień 31 października br. wykonano w całości 146 decyzji. Czy są przypadki zaskarżania decyzji? Jeśli tak, to jaki jest procent tych decyzji? Ile decyzji w efekcie procesu odwoławczego zostaje skutecznie uchylonych?

W materiale PIP napisano, że nowelizacja ustawy o transporcie drogowym rozszerzyła krąg osób odpowiedzialnych za naruszenie jej przepisów. Czy jesteście w stanie powiedzieć, kto w wyniku podjętych przez was czynności został ukarany? W materiale enumeratywnie wymieniacie – kto może być ukarany. Chciałabym wiedzieć kto – kierowcy, pracodawcy czy inni, którzy zostali tam wymienieni?

Członek Rady Ochrony Pracy Jerzy Langer:

Koledzy ze struktur branżowych naszego związku prosili mnie o zwrócenie uwagi na brak obowiązku doszkalania kierowców, którzy po dłuższej przerwie wracają do zawodu względnie zmieniają swoją pracę np. z firmy transportowej na komunikację miejską. To spory problem, ponieważ ci kierowcy mają ogromne kłopoty z przystosowaniem się do nowych warunków pracy, mimo że jest to ten sam zawód.

Druga kwestia, o którą proszono, żebym zapytał Państwową Inspekcję Pracy, dotyczy przerw w pracy. Czy przerwy wynikające z Kodeksu pracy i przepisów dotyczących kierowców sumują się? Od dłuższego czasu koledzy zwracają się o interpretację tych przepisów. Nie mogą jej uzyskać. Podobno inspektorzy pracy inaczej niż resort pracy i polityki społecznej interpretują te przepisy.

Członek Rady Ochrony Pracy Alicja Olechowska:

Zauważyłam w prezentacji Centralnego Instytutu Ochrony Pracy informację dotyczącą lepszego stanu psychicznego kierowców amatorów w porównaniu z kierowcami zawodowymi w dłuższym okresie. Poruszając się po drogach publicznych, łatwo zauważyć zjawisko agresji. Pochodzi ona w dużej mierze od kierowców dużych samochodów. Czy prowadzi się badania, które wykrywają zagrożenie czynnikiem agresji wśród kierowców ubiegających się o dopuszczenie do prowadzenia ciężkich samochodów?

Agresja bardzo często powoduje różne nieprzyjemne zdarzenia na szosach. Zapewne każdy z nas wielokrotnie miał okazję zauważyć takie zdarzenia. Np. kierowca dużego samochodu wysiada z kabiny i postanawia rozprawić się z innym kierowcą, którego zachowanie uznał za nieodpowiednie. Widziałam takie przypadki. Niestety, dochodziło do drastycznych sytuacji. Kierowca osobowego samochodu miał wybitą szybę albo został potraktowany pięściami przez kierowcę ciężarówki. Zdarza się też, iż młode kobiety są bardzo źle traktowane. W tej sytuacji obserwatorzy zdarzenia są bezradni. Sama interweniowałam. Niestety, policja się tym nie zajmuje. Nie ma sprawy, bo każdy pojechał w swoją stronę. Co robić w tej sytuacji? Czy są badania, które wskażą czynnik agresji i uniemożliwią dopuszczenie do zawodu zbyt pobudliwych osób?

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Jak jest czynna napaść, to na pewno policja musi interweniować.

Członek Rady Ochrony Pracy Zofia Popiołek:

Chciałabym poruszyć kwestię wieku, szczególnie kierowców samochodów o masie powyżej 3,5 tony. Wiadomo, że jest to praca w szczególnych warunkach. Można było przejść na emeryturę w wieku 60 lat. Wraz z wiekiem kierowcy tracą zdolności psychofizyczne i stanowią zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu kołowego. Wydaje mi się, że w tym przypadku wiek emerytalny powinien być obniżony. Przemawiają za tym obiektywne uwarunkowania.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Statystyki dowodzą, że to młodzi kierowcy powodują najwięcej wypadków.

Członek Rady Ochrony Pracy Karol Bielski:

Niewątpliwie zaprezentowane dane statystyczne wskazują, że Polska jest liderem w zakresie przewozów drogowych i transportu drogowego. Oczywiście, na bezpieczeństwo pracy wpływają również warunki infrastrukturalne. Czy w związku z tym podejmowane są starania, by na inwestorów drogowych nakładać w większym zakresie obowiązki budowy parkingów przy drogach, które umożliwią łatwiejszą realizację przepisów o obowiązkowych przerwach w czasie pracy kierowców?

Po drugie – czy i jak sprawowany jest nadzór nad przewożącymi czy świadczeniodawcami transportu drogowego, którzy deklarują przewozy na tzw. potrzeby własne, a w istocie stanowią konkurencję dla zawodowych przewoźników i firm transportowych, świadcząc zarobkowo transport drogowy?

Kolejne pytanie – nie wiem, czy będzie szansa na odpowiedź w dniu dzisiejszym – jak realizowane są przepisy o tzw. bazach eksploatacyjnych? Ich celem jest odpowiednia konserwacja i utrzymywanie posiadanych środków transportu.

Ostatnia kwestia – jaka jest praktyka w zakresie czasu pracy osób samozatrudnionych, które mają obowiązki w zakresie ewidencji czasu pracy, a nie pracują tylko jako kierowcy, lecz wykonują również inne czynności związane z transportem drogowym?

Sekretarz Rady Ochrony Pracy Mirosław Pawlak:

Chciałbym nawiązać do kwestii parkingów. Z prezentowanych materiałów wynika, że niezbędny jest prawidłowy odpoczynek i higiena na parkingach. W naszym kraju nie ma zbyt dużo parkingów, a istniejące nie odpowiadają standardom, o których mówimy.

Wszystkim nam chodzi o zmniejszenie wypadkowości, o bezpieczeństwo na drogach wymagane zarówno od kierowców przewożących towary, jak i osoby. Jeżeli chodzi o przewóz osób, to w tym obszarze należy bardzo poważnie zintensyfikować kontrole psychotechniczne i psychologiczne kierowców, którzy kierują busami. Te pojazdy niekiedy stają się pseudobusami. Jeżeli zabierają o 10 czy 12 osób więcej, niż wymagana liczba, to stwarzają zagrożenie. Chęć zarobku powoduje przeładowania busów. Właściwe organy kontroli powinny wyciągać więcej konsekwencji z sytuacji na drogach. Wprawdzie wypadkowość i liczba osób zabitych na drogach maleje, ale nadal pozostaje wielki problem.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Lista mówców została wyczerpana. Zamykam dyskusję. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Zastępca głównego inspektora pracy Leszek Zając:

Odpowiadając na pytanie pana senatora Rulewskiego dotyczącego grupy badanych wypadków przez Państwową Inspekcję Pracy, informuję – co zresztą podaliśmy w materiale – że w latach 2010–2012 inspektorzy pracy zbadali łącznie 177 wypadków w grupie branżowej transport drogowy. W tej grupie odnotowano 143 zdarzenia zaistniałe podczas postoju drogowego, tj. podczas załadunku, rozładunku, odpoczynku kierowców – nagłe przypadki medyczne lub napaść. W tej grupie najczęstsze przyczyny to niewłaściwa organizacja pracy i stanowiska pracy.

Pozostałe 34 zdarzenia wypadkowe miały charakter wypadków komunikacyjnych. Zaistniały podczas prowadzenia pojazdu drogowego w nominalnym czasie pracy kierowców. Nie stwierdziliśmy, żeby przekroczenie czasu pracy było przyczyną tych wypadków. Oczywiście, można mówić o zmęczeniu, ale wynikało ono z czynników, o których wspomniała przedstawicielka CIOP-PIB.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Zawód kierowcy, podobnie jak pilota, wymaga określonych umiejętności psychofizycznych, psychoruchowych, o których mówiono szczegółowo. Nie można twierdzić, że traci się je w wieku 60 czy 65 lat. Często dzieje się to dużo wcześniej. Dlatego dla takich zawodów jak piloci, operatorzy sprzętu, kierowcy komunikacji miejskiej i transportu ważne są badania. Podkreślam, to muszą być rzetelne badania, a nie jedynie spełnienie wymogu formalnego. Nawiązuję do badań wstępnych i okresowych, o których mówiliśmy

na poprzednim posiedzeniu. Trzeba przeprowadzić z kierowcą profesjonalną rozmowę, uświadamiającą mu, na co powinien zwrócić uwagę i gdzie tkwią jego słabe strony.

Tego typu badania będą prowadzone w ramach procesu zarządzania wiekiem. Nie uciekniemy od zarządzania wiekiem w naszych przedsiębiorstwach. Musimy określić rotację między pracownikami młodszymi i starszymi, żeby pracownicy, którzy nie mogą pracować na określonych stanowiskach pracy pełnili inne funkcje w przedsiębiorstwie np. sprawdzanie stanu technicznego czy ochrona. Zapewne nie będzie to łatwe zadanie, ale nie ma innego wyjścia.

Nie można określić daty, w której wszyscy kierowcy zostaną odsunięci od wykonywania zawodu. Jeżeli kierowca będzie cierpiał na cukrzycę, jaskrę czy dolegliwości układu krążenia, to nawet w wielu trzydziestu kilku lat nie powinien wykonywać tego zawodu. Ważne są rzetelne – a nie jedynie, że tak powiem, teoretyczne – badania, kontakt z pracownikiem oraz szkolenia w zakresie kształtowania kultury bezpieczeństwa. Wydaje mi się, że to jedyna droga. Nie ma innej możliwości. Zawody operatorów, pilotów, kierowców muszą podlegać rzeczywistej i starannej selekcji.

Druga kwestia dotyczy ergonomii. Jeżeli np. w kabinie nie będzie możliwości regulacji siedziska, zagłówka, aby dostosować je do parametrów kierowcy, to w sposób naturalny zmęczenie pojawi się i rozwinie nawet w czasie przepisowych godzin pracy. Kupujemy gotowe samochody, w wielu przypadkach jest trudno przeprowadzić taką zmianę. Ale w nowoczesnych pojazdach tego rodzaju możliwości nie są wykorzystywane. Należy zawracać uwagę na tę kwestię.

Nie można zaakceptować sytuacji na granicy, gdy kierowcy oczekują dobę czy więcej na odprawę w warunkach urągających standardom higienicznym – bez możliwości odpoczynku i spożycia ciepłego posiłku. Oczywiście, kierowcy mają swoje metody na częściowe łagodzenie tej sytuacji. Należy zwrócić uwagę na sprawę parkingów, które muszą spełniać nowoczesne standardy.

Podsumowując – problem tkwi w poprawie warunków pracy i zarządzaniu wiekiem.

Zastępca dyrektora Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD Hubert Jednorowski:

Odpowiadając na pytanie dotyczące nieprawidłowego stosowania urządzeń rejestrujących, chciałbym wyjaśnić, że w przedłożonym materiale na str. 10 jest wykres, który przedstawia strukturę naruszeń przepisów w zakresie ich stosowania. Wykryto 492 przypadki ingerencji w tachograf. Ponadto ujawniono ponad 6,5 tys. przypadków nieprawidłowego używania wykresówek – kierowca albo nie wpisywał wymaganych informacji, albo na wykresówce nie ma wszystkich zarejestrowanych okresów prowadzenia pojazdu. Stwierdzono też ponad 1 tys. przypadków nieprawidłowego używania tachografu.

Padło też pytanie – wprawdzie adresowane do Państwowej Inspekcji Pracy, ale może pokrótce odpowiem – dotyczące przerw w czasie pracy. Odpowiedź zawarta jest w art. 27 ust. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, który przewiduje, iż do kierowców, którzy wykorzystali przerwę w prowadzeniu pojazdu przewidzianym w rozporządzeniu 261 nie stosuje się przerwy w czasie pracy określonej w art. 13 ustawy. Zwracam uwagę na ten przepis.

Odnosząc się do kwestii kontroli przewozów na potrzeby własne, chciałbym podkreślić, że każdy przewóz jest kontrolowany przez Inspekcję Transportu Drogowego. Zwracam uwagę, że definicja przewozów na potrzeby własne i warunki ich wykonywania są szczegółowo określone w art. 4 ustawy o transporcie drogowym. Przypomnę trzy najistotniejsze aspekty przewozów na potrzeby własne: po pierwsze – pojazd jest własnością przedsiębiorcy, bądź ma on w dyspozycji ten pojazd, po drugie – kierowca, który realizuje przewozy jest osobą zatrudnioną u danego przedsiębiorcy, po trzecie – przewóz na potrzeby własne dotyczy ładunku, który jest własnością danego przedsiębiorcy, albo został przez niego wydobyty, sprzedany, kupiony itd. Przepis wymienia cały katalog czynności, które przedsiębiorca musi wykonać, aby przewóz mógł być zakwalifikowany jako przewóz na potrzeby własne. Jeśli któryś z warunków określonych w art. 4 nie jest spełniony, wtedy taki przewóz, zgodnie z przepisami ustawy jest traktowany jako przewóz zarobkowy. Wtedy oczywiście wymagana jest licencja, a w przypadku jej braku nakładana jest kara.

Pytano również o kontrole osób samozatrudnionych. Zwracam uwagę, że zgodnie z przepisami kierowcy, w tym również kierowcy samozatrudnieni, są obowiązani rejestrować wszelkie czynności za pomocą urządzeń rejestrujących, czyli tachografów. Nie tylko okres jazdy, który jest rejestrowany automatycznie, kiedy pojazd porusza się, ale inne prace, które kierowca rejestruje samodzielnie. Myślę, że po zakończeniu roku będziemy w stanie podsumować kontrole osób samozatrudnionych.

Ostatnie pytanie dotyczyło kontroli busów. Nie jestem przygotowany na przedstawienie danych liczbowych. Chciałbym jednak zaznaczyć, że ustawa – Prawo o ruchu drogowym, nie zawiera definicji busów. Rozumiem, że chodzi o pojazdy o masie do 3,5 tony zarówno ciężarowe, jak i osobowe, przystosowane do wykonywania transportów. Ta kwestia jest w obszarze zainteresowania Inspekcji Transportu Drogowego. Wykonujemy wiele kontroli w różnym zakresie, m.in. kontrole masy własnej i masy rzeczywistej tych pojazdów. Wiele z nich kończy się zatrzymywaniem dowodów czy nawet informowaniem starostów o nieprawidłowym rejestrowaniu pojazdów. Okazuje się, że np. pojazdy osobowe o masie do 3,5 tony rejestrowane są na zbyt dużą liczbę miejsc. Mają przekroczoną dopuszczalną masę całkowitą. Analogicznie w przypadku pojazdów ciężarowych o masie do 3,5 tony. Kontrolą obejmujemy również ładunki. Bardzo często stwierdzamy przypadki przekraczania przez te pojazdy dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 tony. Te przypadki są sankcjonowane. Na kierowców nakładane są kary pieniężne.

Dyrektor Departamentu Prawnego GIP Halina Tulwin:

Odpowiadając na pytanie pani poseł Mazurek, chciałbym wyjaśnić, że nie mamy przy sobie szczegółowych danych dotyczących liczby zaskarżonych decyzji i rozstrzygnięć w tej materii. Przekażemy je pani poseł na piśmie.

Natomiast odnosząc się do drugiej kwestii – kto został przez Inspekcję ukarany – kierowcy czy pracodawcy, informuję, że w związku ze zmianą zasad odpowiedzialności w przypadku kontroli prowadzonych przez Państwową Inspekcję Pracy, odpowiedzialności podlegają tylko pracodawcy i tylko na nich Inspekcja może nakładać kary pieniężne w drodze decyzji administracyjnej. Natomiast nie możemy takich decyzji nakładać na pozostałe podmioty, które mogą ponosić odpowiedzialność w zakresie transportu drogowego, wymienione w art. 92 ust. 7 ustawy. Nie każemy kierowców.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za udzielenie odpowiedzi. Projekt stanowiska przygotuje Zespół ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Środowisku Pracy.

Przechodzimy do punktu trzeciego – Bezpieczeństwo pracy na kolei. Materiał został przygotowany przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Urząd Transportu Kolejowego i Państwową Inspekcję Pracy.

Proszę zastępcę dyrektora Departamentu Kolejowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, pana Kamila Wilde o przedstawienie materiału.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Kamil Wilde:

Przekażę kilka ogólnych i najważniejszych informacji na temat bezpieczeństwa pracy na kolei. Część danych pozyskiwanych jest przez nasz resort ze spółek kolejowych z Grupy PKP, a także spoza tej grupy. Jeżeli będą pytania szczegółowe, to poproszę o odpowiedź przedstawicieli poszczególnych spółek.

Generalnie można sformułować wniosek, że nastąpił wzrost bezpieczeństwa pracy w sektorze kolejowym. Z danych pozyskanych ze spółki PKP Intercity SA wynika, że zmniejszenie liczby wypadków przy pracy. W 2012 r. w porównaniu z 2011 r. o 9 zmniejszyła się liczba wypadków przy pracy, co w konsekwencji wpłynęło na ogólną liczbę osób poszkodowanych w wypadkach. Zmniejszyły się także wskaźniki częstotliwości i ciężkości wypadków. W 2011 r. spółka PKP Intercity odnotowała 87 wypadków ogółem, w 2012 r. – 78. W 2011 r. 88 osób zostało poszkodowanych w wypadkach, w 2012 r. – 79.

Największą liczbę wypadków odnotowano w grupie zawodowej drużyn konduktorskich – prawie połowa wszystkich wypadków przy pracy. Drugą grupę zawodową stanowią maszyniści.

Przyczyny wypadków można podzielić na trzy grupy: przyczyny techniczne, przyczyny organizacyjne i – najczęściej występujący – czynnik ludzki. Wśród przyczyn technicznych najczęstszą jest niewłaściwe utrzymanie ciągów pieszych w rejonie wykonywanej pracy. Wśród przyczyn organizacyjnych dominują nieodpowiednio utrzymane drogi dojścia, nierówność międzytorza, niewłaściwy stan peronu, nieposypana nawierzchnia. Jeśli chodzi o czynnik ludzki, to pierwsze miejsce zajmuje zaskoczenie niespodziewanym zdarzeniem i niedostateczna koncentracja uwagi.

3 marca 2012 r. w okolicach miejscowości Szczekociny doszło do czołowego zderzenia pociągu TLK Brzechwa, relacji Przemyśl–Warszawa Wschodnia, z pociągiem spółki Przewozy Regionalne relacji Warszawa Wschodnia–Kraków Główny. W katastrofie zginął maszynista obsługujący lokomotywę oraz pomocnik maszynisty, a kierownik pociągu i konduktor zostali ciężko ranni.

Jeżeli chodzi o pomiar czynników szkodliwych dla zdrowia w środowisku pracy, dominującym czynnikiem jest hałas – dotyczy to ponad 2 tys. pracowników, na drugim miejscu są drgania, na kolejnym – pole elektromagnetyczne.

W PKP Intercity SA regularnie prowadzone są szkolenia BHP oraz modernizacje i remonty w celu poprawy warunków pracy pracowników.

Przedstawię teraz informacje dotyczące spółki PKP Cargo SA. W 2012 r. w spółce odnotowano 147 wypadków przy pracy, w tym dwa wypadki śmiertelne i jeden ciężki. W stosunku do 2011 r. nastąpił znaczny spadek liczby wypadków ogółem o 59 – z 206 do 147. Na niezmienionym poziomie utrzymała się liczba wypadków śmiertelnych – 2, i liczba wypadków ciężkich – 1. W 2012 r. nie odnotowano wypadków zbiorowych. W 2011 r. zdarzył się jeden taki wypadek.

Jeżeli chodzi o wypadki przy pracy według stanowisk, w 2012 r. największa liczba wypadków przy pracy zdarzyła się wśród pracowników warsztatowych. Była na poziomie z 2011 r. Natomiast z 65 do 37 spadła liczba wypadków w drużynach trakcyjnych i manewrowych.

Przyczyny wypadków są podobne jak w PKP Intercity. Analogicznie można je podzielić na przyczyny techniczne, organizacyjne i ludzkie. Blisko 82% przyczyn stanowią przyczyny ludzkie. Najczęstszym miejscem wypadków są tory stacyjne, rozrządowe, międzytorza. Wypadki zdarzają się także w pojazdach trakcyjnych oraz na drogach, przejściach, dojściach komunikacyjnych i transportowych. Dominującą pozycją czynności, przy wykonywaniu której pracownicy ulegali wypadkom przy pracy, było przemieszczanie się pracowników w rejonie pracy. Następnie – eksploatacja i utrzymanie lokomotywy. Do najczęściej występujących wydarzeń powodujących wypadek należą upadki, potknięcia na torach, międzytorzach, ciągach komunikacyjnych.

W 2012 r. w PKP Cargo ponad 8 tys. osób zostało przeszkolonych z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy. W I półroczu br. odnotowano 75 wypadków przy pracy, w tym jeden ciężki. W stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku nastąpiło zmniejszenie liczby wypadków.

Jeżeli chodzi o narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej, czyli spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe SA, tam też nastąpiła poprawa bezpieczeństwa i warunków pracy. Najlepiej obrazują to koszty poniesione na poprawę warunków pracy. W 2012 r. ponad 23 mln zł zostało przeznaczone przez spółkę na ten cel. Dotyczy to głównie wykonywania prac remontowych na posterunkach pracy, stanowiskach pracy, mających na celu podniesienie bezpieczeństwa i komfortu wykonywania prac.

Pracownicy służby BHP spółki prowadzą systematyczne kontrole na budowach. Opracowano „Poradnik z podstawowych wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących w spółce dla wykonawców realizujących pracę na rzecz PKP PLK SA".

W 2012 r. wyremontowano prawie 1500 pomieszczeń pracy i pomieszczeń socjalnych. Dodatkowo w ramach poprawy bhp spółka prowadzi proces ciągłego szkolenia pracowników, zgodnie z wymogami Kodeksu pracy oraz przepisów wykonawczych. Ponadto spółka zorganizowała i przeprowadziła szkolenie dla dyżurnych ruchu w zakresie radzenia sobie ze stresem. W 2012 r. w szkoleniu wzięło udział ponad 9 tys. pracowników, a w 2013 r. – dodatkowo ponad 100 pracowników.

Spółka na bieżąco dostarcza pracownikom wymaganą odzież ochronną, obuwie ochronne i robocze oraz środki ochrony indywidualnej, a także posiłki profilaktyczne i napoje.

Następną spółką, od której resort transportu pobiera dane, jest PKP Energetyka SA. Materiał przedłożony Radzie zawiera zestawienie liczby wypadków w energetyce kolejowej w latach 1991–2012. W 1991 r. odnotowano 96 wypadków. W 2012 r. liczba wypadków spadła o ponad połowę – doszło do 42 wypadków. Znacznie zmniejszyła się liczba wypadków śmiertelnych. Z 5 w 1991 r. do 1 w 2012 r. Wskaźnik ciężkości wypadków przy pracy w elektroenergetyce kolejowej utrzymywał się w zasadzie na jednakowym poziomie.

Spółka prowadzi również systematyczne szkolenia w zakresie bhp. Zaplecze higieniczno-sanitarne stanowisk pracy, budynków i pomieszczeń zajmowanych przez zakłady odpowiada ogólnym przepisom w tym zakresie. Stan zaplecza higieniczno-sanitarnego w ocenie spółki jest zadowalający. Wszystkie sekcje posiadają w zajmowanych budynkach podstawowe węzły sanitarne, wydzielone są szatnie itp. Na bieżąco usuwane są drobne usterki. Wprowadzono „Instrukcję postępowania z urządzeniami elektrycznymi zawierającymi polichlorowane bifenyle”. W latach 2008–2012 nastąpiła znaczna poprawa jakości dostarczanego pracownikom sprzętu ochronnego.

Przedstawiłem w skrócie informacje na temat spółek z grupy PKP. Resort posiada również dane dotyczące spółki, która nie należy do tej grupy. Chodzi o Przewozy Regionalne sp. z o.o. W 2012 r. w spółce doszło do 130 wypadków przy pracy, w tym jednego wypadku zbiorowego ze skutkiem śmiertelnym. Liczba wypadków zmniejsza się. W stosunku do 2011 r. liczba wypadków zmniejszyła się o 25,3%. Największy wpływ na zaistniałe zdarzenia wypadkowe miał czynnik ludzki. Ok. 93% wypadków spowodowane było przyczynami ludzkimi tj. nieprawidłowym zachowaniem pracowników, zaskoczeniem niespodziewanym zdarzeniem, niedostateczną koncentracją uwagi na wykonywanej czynności.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za przedstawienie informacji. Proszę o zabranie głosu prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Krzysztofa Dyla.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Dziękuję za możliwość przedstawienia otoczenia mającego wpływ na bezpieczeństwo pracy na rynku kolejowym. Postępujące zmiany w sektorze transportu kolejowego i związany z nimi wzrost liczby przewoźników kolejowych sprawiają, iż bezpieczeństwo na kolei, w tym bezpieczeństwo pracy, staje się obszarem, w którym niezbędne jest kontynuowanie obecnych, jak i podejmowanie nowych działań zmierzających do utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Na koniec ubiegłego roku aktywne licencje na wykonywanie przewozów kolejowych posiadało 109 przewoźników kolejowych, realizujących przewozy towarowe i pasażerskie.

Bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, w tym bezpieczeństwo pracy, zależy od wielu czynników, tak o charakterze technicznym, związanych z infrastrukturą i taborem, jak i organizacyjnych oraz ludzkich, związanych bezpośrednio z personelem wykonującym liczne zadania niezbędne dla funkcjonowania transportu szynowego.

Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ponoszą wszystkie podmioty prowadzące działalność w ramach systemu kolejowego. Szczególna rola w tym obszarze przypada zarządcom infrastruktury kolejowej oraz przewoźnikom kolejowym, na których spoczywa obowiązek zapewnienia należytego stanu technicznego infrastruktury kolejowej i taboru, organizacji ruchu i przewozów kolejowych, wymaganych kwalifikacji zawodowych pracowników oraz zgodnych z prawem bezpiecznych i higienicznych warunków pracy. Przypisanie odpowiedzialności wskazanym podmiotom wynika z faktu, że zagrożenia występujące w tym sektorze mogą być skutecznie identyfikowane, monitorowane i ograniczane jedynie w specyficznych miejscach ich występowania, m.in. przez systemy zarządzania bezpieczeństwem.

Do nadzoru bezpieczeństwa ruchu kolejowego i eksploatacji kolei, w tym rozwiązań technicznych, powołany jest prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Jest on organem

właściwym w sprawach: regulacji transportu kolejowego, licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, licencji i świadectw maszynistów oraz nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym. Działalność w tym zakresie opiera się na weryfikacji spełniania określonych przepisami wymagań przez podmioty sektora kolejowego. Kierowany przez prezesa, Urząd Transportu Kolejowego wykonuje również zadania w zakresie monitorowania rozwoju rynku kolejowego, podnoszenia standardów bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz współpracy z europejskimi instytucjami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie i rozwój wspólnego rynku usług kolejowych.

Rozwiązanie polegające na włączeniu tak szerokich kompetencji, związanych z transportem kolejowym, do zakresu działania jednego urzędu jest stosunkowo rzadkie. Poza Polską taki model instytucjonalny w zakresie kompetencji związanych z transportem kolejowym przyjęło jedynie pięć krajów. Najpopularniejszy europejski model organizacyjny zakłada funkcjonowanie organu regulacyjnego, jako samodzielnej instytucji, odrębnej od innych podmiotów realizujących pozostałe funkcje.

Do najważniejszych zadań UTK w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem należą w szczególności:

– kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców i przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego,

– nadzór nad podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje i świadectwo maszynisty oraz prowadzenie rejestru podmiotów uprawnionych do przeprowadzenia badań w celu uzyskania licencji maszynisty,

– kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników oraz użytkowników bocznic kolejowych, obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego,

– nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem eksploatacji linii kolejowych, bocznic kolejowych i pojazdów kolejowych,

– kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Od chwili powstania w 2003 r. zakres kompetencji Urzędu Transportu Kolejowego systematycznie powiększa się. Wzrost liczby zadań wynika m.in. z faktu, że krajowe przepisy bezpieczeństwa są stopniowo zastępowane przepisami zawierającymi wspólne standardy europejskie.

W 2012 r. Urząd Transportu Kolejowego przeprowadził łącznie 886 kontroli, które obejmowały pełen zakres zagadnień określonych w ustawie o transporcie kolejowym i dotyczyły m.in. bezpieczeństwa ruchu kolejowego, regulacji transportu kolejowego, przestrzegania praw pasażerów oraz kontroli wyrobów kolejowych. Kontrole obejmowały przede wszystkim zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników osób i towarów, użytkowników bocznic kolejowych oraz inne podmioty.

Na slajdzie zaprezentowano liczbę kontroli wykonanych przez UTK w okresie styczeń–październik 2013 r. W zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego przeprowadzono 515 kontroli. Natomiast ogólna liczba kontroli przekroczyła 2600. Zwracam uwagę, że na 2013 r. planowano 495 kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zatem liczba kontroli już została przekroczona. W 2014 r. planowany jest ok. 20% wzrost liczby kontroli z zakresu bezpieczeństwa w stosunku do wykonania bieżącego roku.

Różnica między liczbą kontroli zrealizowanych i planowanych wynika z założenia, że 70% stanowią kontrole planowe, a 30%, to kontrole wynikające z zaistniałych nagłych sytuacji. Uruchomiliśmy specjalny adres, na który pracownicy sektora mogą przesyłać informacje o różnych zdarzeniach. Reagujemy na każdy sygnał. Dlatego ta 30% rezerwa zostaje przekroczona. Stąd liczba kontroli jest większa od zakładanej.

Przykładowe tematy kontroli w latach 2013-2014 to: wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, zasadność użycia „sygnału zastępczego”, bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych, a także stan techniczny infrastruktury torowej i liniowej.

Na kolejnym slajdzie zaprezentowane są inne działania nadzorcze nad rynkiem kolejowym, realizowane w okresie styczeń–wrzesień br. Zaplanowano przeprowadzenie kon-

troli 17 podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty – zrealizowano ponad 76% planu, oraz 5 ośrodków uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i orzekania – zrealizowano 60% planu.

Następny slajd ilustruje liczbę wydanych decyzji administracyjnych w sprawie stwierdzonych nieprawidłowości w ruchu kolejowym. Czerwoną linią zaznaczono decyzje wydane w 2012 r., niebieską – w 2013 r. Można zauważyć diametralny wzrost. Od 1 stycznia do 15 listopada 2013 r. wydano 268 decyzji administracyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Chciałbym teraz przejść do charakterystyki wybranych zawodów i zagrożeń występujących na stanowiskach pracy. Organizacja i prowadzenie transportu kolejowego wymaga współdziałania blisko stu różnego typu grup zawodowych. Wiele z tych zawodów, to zawody niezwykle trudne, wymagające ogromnego poświęcenia się służbie na rzecz przewożonych osób i ładunków. Każdy pracownik mający związek z ruchem kolejowym odpowiada również za bezpieczeństwo swoich współpracowników, pasażerów i osób trzecich, bezpieczeństwo kosztownego taboru, przewożonych ładunków i infrastruktury kolejowej.

Wiele prac na kolei jest niebezpiecznych dla samych pracowników, a jednocześnie bardzo odpowiedzialnych ze względu na skutki, jakie może wywołać nierzetelne lub niedokładne ich wykonanie. Te prace muszą odbywać się bez względu na porę dnia czy trudne warunki pogodowe. Wykonywane są często w dużej izolacji od innych współpracowników, w sytuacji ciągłego występowania stresu i związanego z nim zmęczenia.

Wśród tych licznych zawodów można wyodrębnić dwie grupy mające bezpośredni wpływ na przebieg i obsługę przejazdów. Są to grupy związane z organizacją transportu kolejowego oraz zawody związane z kierowaniem i obsługą pociągu w czasie jazdy. Chciałbym pokrótce scharakteryzować zawody związane z organizacją transportu kolejowego. Pełna charakterystyka obu grup jest zawarta w przedłożonym materiale.

Dyżurny ruchu – jest odpowiedzialny za bezpieczną organizację ruchu na stacji oraz na szlakach pomiędzy przyległymi stacjami, nadzoruje również pracę dróżników.

Praca dróżników polega na obserwowaniu przejeżdżających składów pociągów, otwieraniu i zamykaniu rogatek oraz kontrolowaniu stanu torów i rozjazdów na przydzielonym obszarze. Podstawowym obowiązkiem dróżnika jest obserwowanie szlaku kolejowego w celu jak najszybszego zareagowania w sytuacji przejazdu składu niezgłoszonego przez dyżurnego ruchu.

Kolejny zawód – to ustawiacz manewrowy. Wykonywane przez nich czynności sprowadzają się do rozłączania i ponownego łączenia wagonów w taki sposób, aby optymalnie przeprowadzić je do odbiorców. Manewrowi pracują ze składami lub pojedynczymi lokomotywami czy wagonami, które praktycznie cały czas są w ruchu. Często muszą wchodzić pomiędzy poszczególne pojazdy w składzie, bądź jeździć na stopniach wagonów.

Rewident taboru kolejowego jest odpowiedzialny za sprawdzenie stanu technicznego pojazdów kolejowych w zestawionych składach pociągów. Prace – wykonywane często w zmiennych warunkach atmosferycznych – polegają na uderzanie młotkiem w zestawy kołowe, co umożliwia wykrycie pęknięć kół lub luźnych obręczy.

Toromistrz – kontroluje stan nawierzchni kolejowej: rozjazdów, torów, podtorza i budowli inżynieryjnych, a także nadzoruje ich naprawę i bieżące utrzymanie. Jego praca wiąże się z koniecznością wielokilometrowych obchodów torowisk na czynnych, eksploatowanych liniach kolejowych, w zmiennych i trudnych warunkach atmosferycznych.

Robotnik kolejowy wykonuje wszelkiego rodzaju prace nie wymagające kwalifikacji związane z załadunkiem i rozładunkiem towarów, prace porządkowe, np. odśnieżanie, podkaszanie międzytorza, oraz inne prace pod nadzorem pracowników wykwalifikowanych, w tym prace budowlane i konserwatorskie.

Kontroler ruchu kolejowego – jest odpowiedzialny za właściwą organizację funkcjonowania podległych mu stacji kolejowych, nadzoruje bezpieczeństwo ruchu pojazdów szynowych oraz czynności związane z pracami manewrowymi.

Przejdę teraz do drugiej grupy obejmującej zawody związane z prowadzeniem i obsługą pociągu w czasie jazdy. Należy do niej maszynista, który prowadzi lokomo-

tywę lub zespół trakcyjny zarówno w typowych jazdach pociągowych, jak i podczas prac manewrowych. Praca może odbywać się jednoosobowo lub w obsadzie dwuosobowej, w zależności od rodzaju pociągu lub prędkości z jaką się porusza.

Kolejny zawód z tej grupy to konduktor. Współpracuje on z maszynistą. Jego praca polega przede wszystkim na udzielaniu pasażerom informacji i pomocy, dbaniu o wygodę pasażerów, sprawdzaniu czystości pociągu, sprawdzaniu i sprzedaży biletów, nakładaniu kar za przejazd bez biletu. Do jego obowiązków należy również obserwowanie wsiadania i wysiadania pasażerów, co wiąże się z koniecznością wychodzenia z pociągu na stacjach pośrednich.

Specyficzne połączenie zagrożeń i czynników ryzyka, jakie występuje przy pracach w sektorze transportu kolejowego np. zagrożenia ergonomiczne, stres związany z organizacją pracy – nietypowe godziny pracy, praca z daleka od domu i siedziby pracodawcy, często w izolacji od innych współpracowników, trudne warunki klimatyczne, hałas, substancje niebezpieczne, wibracje, braki w infrastrukturze, złożona sytuacja związana z zatrudnieniem, stanowią wyjątkowe wyzwanie w zakresie monitorowania i zapobiegania zagrożeniom.

W 2012 r. liczba pracowników zatrudnionych w spółkach realizujących usługi przewozu towarów wynosiła ponad 33 tys. osób, co stanowiło wzrost o 0,35% w porównaniu do 2011 r. W ogólnej liczbie zatrudnionych 48% stanowili pracownicy bezpośrednio związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Ich liczba wynosiła ok. 15 tys. osób, w tym 8,6 tys. maszynistów.

Na koniec 2012 r. liczba osób zatrudnionych przez wszystkich przewoźników krajowych sektora przewozów pasażerskich wyniosła prawie 25 tys. osób, czyli o przeszło 3,6% mniej niż w 2011 r. W ogólnej liczbie zatrudnionych 42% stanowili pracownicy bezpośrednio związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Ich liczba wyniosła 10,6 tys. osób, w tym 4,5 tys. maszynistów.

Urząd Transportu Kolejowego współpracuje z Państwową Inspekcją Pracy w zakresie kontroli przestrzegania przepisów prawa dotyczących czasu pracy maszynistów. Wymieniamy się informacjami, co umożliwia skuteczniejszą reakcję na naruszenia tych przepisów. Bardzo dobrze oceniamy współpracę z PIP w tym zakresie.

Miarą stanu bezpieczeństwa na kolei jest także rodzaj i liczba występujących zdarzeń kolejowych. Na mocy obowiązujących przepisów zarządcy i przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do natychmiastowego zgłaszania niekorzystnych zdarzeń kolejowych, m. in. Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz oddziałowi terenowemu UTK właściwemu dla miejsca wypadku. Do zdarzeń kolejowych zaliczamy: poważny wypadek, wypadek i incydent.

Na slajdzie prezentowane są zdarzenia kolejowe w latach 2008–2012. W 2012 r. odnotowano zaledwie jeden poważny wypadek. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że tak duży spadek liczby poważnych wypadków w 2012 r., w porównaniu z latami poprzednimi, wynika z przyjętej przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych interpretacji definicji poważnego wypadku. Większość zdarzeń z tej grupy została zakwalifikowana do kategorii „wypadek". Chcę też wskazać na wyraźną tendencję spadkową w zakresie zdarzeń kolejowych. W 2012 r. odnotowano ich 952, w 2008 r. – 1339. Mam nadzieję, że dzięki zaangażowaniu wszystkich uczestników tego rynku liczba zdarzeń wypadkowych w najbliższych latach będzie spadać.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję panu prezesowi za przedstawienie informacji. Proszę o zabranie głosu zastępcę głównego inspektora pracy, pana Leszka Zająca.

Zastępca głównego inspektora pracy Leszek Zając:

Kwestie bezpieczeństwa pracy na kolei przekładają się bezpośrednio na szeroko rozumiane bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Osiągnięcie wymaganego poziomu bezpieczeństwa, oprócz realizacji przepisów bhp, wymaga stosowania ograniczeń wynikających z innych przepisów prawa pracy, w tym przede wszystkim dotyczących czasu pracy.

Czas pracy i odpowiedni wypoczynek mają ogromny wpływ na kondycję psychofizyczną człowieka. Żeby zachować prawidłowe funkcje psychiczne dotyczące szybkości

i zakresu postrzegania, szybkości i stałości reakcji, czas pracy maszynisty nie może naruszać norm określonych w przepisach prawa pracy. Dlatego w sferze działań Państwowej Inspekcji Pracy, związanych z omawianym tematem, znalazły się kontrole czasu pracy maszynistów zatrudnionych u przewoźników kolejowych.

W bieżącym roku Państwowa Inspekcja Pracy przeprowadziła kontrole w 93 zakładach wykonujących roboty torowe, w zakresie przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy, a także instrukcji kolejowych, w tym instrukcji dotyczącej właściwego zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót oraz wytycznych sposobów postępowania w celu informowania pracowników wykonawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Najwięcej nieprawidłowości dotyczyło braku lub niewłaściwego sposobu zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót oraz przygotowania pracowników do bezpiecznego wykonywania pracy – instruktaże stanowiskowe, a także braku koordynacji robót w sytuacji wykonywania ich na jednym odcinku robót przez kilku wykonawców.

Najwięcej nieprawidłowości stwierdzano w zakresie zabezpieczenia miejsc prowadzenia robót, a w szczególności, gdy wykonywane prace prowadzone były na zamkniętym dla ruchu torze kolejowym w bezpośrednim sąsiedztwie torów czynnych. Wymagało to wystawienia sygnalisty, do którego obowiązków należało ostrzeganie o zbliżającym się po torze czynnym pojeździe kolejowym.

Szczegółowe przypadki przedstawione zostały w materiale przekazanym Radzie, niemniej warto zaznaczyć, iż stwierdzono sytuacje:

– niewyznaczenia sygnalistów – na 5 odcinkach prowadzonych robót,

– niewyposażenia sygnalisty w środki ostrzegania przed nadjeżdżającym pociągiem tj. w trąbkę sygnałową oraz chorągiewkę – na 7 odcinkach,

– wykonywania przez wyznaczonego sygnalistę prac torowych, co całkowicie uniemożliwiało obserwację zbliżających się pojazdów kolejowych – stwierdzono na 1 odcinku,

– oraz, przedstawioną na fotografii, nieskuteczną sygnalizację o przejeździe pociągu po torze czynnym z uwagi na zbytnie oddalenie sygnalisty od zespołu wykonującego prace – stwierdzono na 1 odcinku.

Do nieprawidłowości związanych z oznakowaniem miejsc robót należy zaliczyć:

– nieustawienie tarczy zatrzymania D-1 zabezpieczającej zamknięty tor – stwierdzono na 4 odcinkach robót. Fotografia w górze ekranu przedstawia przykład nieoznakowania robót tarczą D1. Zgodnie z instrukcją Ie-1 tarczę ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być zabezpieczone, w tym przypadku roboty związane z wymianą nawierzchni torowej;

– brak wskaźników ostrzegania W-7 zobowiązujących maszynistów pojazdów trakcyjnych do podania sygnału „baczność” – stwierdzono na 3 odcinkach, lub ustawienie wskaźnika ostrzegania W-7 w niewłaściwym miejscu tj. w miejscu prowadzonych robót – stwierdzono na 1 odcinku. Zdjęcie poniżej przedstawia taką sytuację – wskaźnik ustawiony jest praktycznie w miejscu wykonywania prac. Zgodnie z instrukcją Ie-1 wskaźnik powinien być ustawiony przed miejscem prowadzenia prac w odległości 300-500 m, w zależności od warunków miejscowych.

„Wytyczne informowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe SA” określają szczegółowy sposób postępowania w celu poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania pracy na terenie jednostek organizacyjnych PKP PLK SA. Przed dopuszczeniem pracowników wykonawcy do realizacji umowy wyznaczony, kompetentny pracownik zarządcy infrastruktury powinien przekazać niezbędne informacje o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac, na podstawie opracowanego konspekt. W tym zakresie stwierdzono:

– niewyznaczenie koordynatora sprawującego nadzór nad bhp – stwierdzono w 13 zakładach,

– niezłożenie – w jednostce organizacyjnej spółki PKP PLK – pisemnego oświadczenia o aktualności badań lekarskich, szkoleń bhp, uprawnień kwalifikacyjnych oraz wyposa-

żenia pracowników w odzież, obuwie robocze i środki ochrony indywidualnej – stwierdzono w 3 zakładach,

– nieudzielenie pracownikom wykonawcy informacji o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania pracy na terenie jednostki organizacyjnej PKP PLK – w 4 zakładach, natomiast w dwóch zakładach informacji nie udzielono wszystkim pracownikom.

Kolejny slajd ilustruje nieprawidłowości dotyczące wykonywania prac na wysokości. Fotografia po lewej stronie ekranu przedstawia wykorzystane do wejścia na wiadukt rusztowanie metalowe o wysokości ok. 7 m. Stopa rusztowania nie opiera się całą powierzchnią na płycie betonowej. Schodnia nie jest stabilnie zakotwiona do konstrukcji wiaduktu – przykręcona drutem do zbrojenia wiaduktu.

Fotografia po prawej stronie przedstawia pracownika wykonującego prace zbrojeniowe. Pracownik siedzi na konstrukcji stalowej, nie będąc zabezpieczony – brak szelek, przed upadkiem z wysokości 5 m.

Pozostałe stwierdzane nieprawidłowości dotyczyły:

– nieprzeprowadzenia instruktaży stanowiskowych – 15 zakładów,

– braku dodatkowych uprawnień kwalifikacyjnych – 4 zakłady,

– eksploatacji urządzeń i instalacji elektrycznych – 5 zakładów,

– braku środków ochrony indywidualnej, np. podczas spawania szyn – 4 zakłady.

Inspektorzy kontrolujący przestrzeganie przepisów bhp przy wykonywaniu robót torowych jako główne przyczyny nieprawidłowości wskazywali brak nadzoru nad wykonywanymi pracami oraz niedoświadczenie wykonawców w prowadzeniu prac na terenach kolejowych. U podstaw wielu przyczyn nieprawidłowości tkwią także stwierdzone uchybienia w prowadzeniu instruktaży stanowiskowych przed rozpoczęciem prac, na których pracownik powinien uzyskać wiedzę na temat występujących zagrożeń, co jest szczególnie istotne ze względu na charakter prac tj. częstych zmian miejsc prowadzenia robót.

W związku z ujawnionymi nieprawidłowościami inspektorzy pracy zastosowali, przewidziane ustawą o Państwowej Inspekcji Pracy środki prawne, w tym decyzje i wystąpienia o usunięcie stwierdzonych uchybień. Na sprawców wykroczeń nałożono grzywny w drodze mandatów karnych.

W celu zapewnienia sprawnej realizacji zadań ustawowych Państwowej Inspekcji Pracy i Urzędu Transportu Kolejowego 30 września 2011 r. zostało zawarte porozumienie dotyczące zasad współdziałania w zakresie nadzoru i kontroli przestrzegania przepisów prawa pracy, w tym bezpieczeństwa i higieny pracy.

W dniach 5-6 września br. odbyło się wspólne spotkanie szkoleniowe inspektorów obu urzędów w Ośrodku Szkolenia PIP. Tematem pierwszego spotkania były zagadnienie dotyczące bezpieczeństwa pracy przy utrzymaniu nawierzchni kolejowej i wykonywaniu robót modernizacyjnych i remontowych infrastruktury kolejowej, a także tematyka prawnej ochrony pracy, w szczególności czasu pracy maszynistów. W ramach spotkania zorganizowano warsztaty z zakresu działalności kontrolnej Państwowej Inspekcji Pracy i Urzędu Transportu Kolejowego. Wspólne spotkanie wykorzystano też do ustalenia zasad praktycznej współpracy pomiędzy jednostkami terenowymi obu urzędów, w szczególności z prowadzeniem wspólnych kontroli.

W związku z planowany wzrostem remontów infrastruktury kolejowej w przyszłych latach Państwowa Inspekcja Pracy będzie kontynuowała kontrole. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń, w planowanych na 2014 rok kontrolach szczególną uwagę zwrócimy na:

– właściwą organizację pracy,

– prawidłową koordynację robót z zakresu bhp pomiędzy wykonawcami,

– przygotowanie pracowników do wykonywania pracy,

– wyposażenie stanowisk pracy w niezbędne urządzenia ochronne,

– prawidłowy nadzór w zakresie zapewnienia pracownikom wymaganego poziomu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Chciałbym teraz przedstawić działania kontrolne Państwowej Inspekcji Pracy w zakresie przestrzegania przepisów o czasie pracy maszynistów w 2013 r. Kontrolami objęto 68 przewoźników z całej Polski, którzy zatrudniali maszynistów na podstawie

umów o pracę. Prowadzone czynności kontrolne nie ograniczały się do dokonania oceny przestrzegania przepisów o czasie pracy. Dodatkowo podjęto próbę ustalenia faktycznego wymiaru czasu pracy tych pracowników, którzy w różnych podmiotach świadczyli pracę jako maszyniści w ramach tzw. równoległego zatrudnienia.

Materiał zgromadzony w trakcie kontroli wskazuje na istnienie uchybień w zakresie stosowania przepisów o czasie pracy maszynistów u prawie wszystkich przewoźników. Na prezentowanym slajdzie przedstawiono najczęściej stwierdzane nieprawidłowości. Należy przy tym zaznaczyć, że w przypadku maszynistów stwierdzone naruszenia wynikały w dużej mierze z nieprzestrzegania przepisów wewnątrzzakładowych, korzystniejszych niż regulacje kodeksowe, określających przykładowo:

– dobowy odpoczynek w wymiarze 12 godzin,

– definicję dnia wolnego rozumianego jako 24 godziny po zakończeniu doby pracowniczej,

– dopuszczalność pracy tylko w 2 kolejne niedziele, czy zakaz pracy w nocy w 2 kolejne dni.

Spośród ujawnionych nieprawidłowości zaniepokojenie budzi skala naruszeń dotyczących zapewnienia dobowego i tygodniowego odpoczynku, jak również problemy z realizacją innych uprawnień związanych z zapewnieniem pracownikom czasu wolnego w odpowiednim wymiarze i terminie czy rekompensowaniem pracy w godzinach nadliczbowych. Wszystkie te uchybienia wskazują, że maszyniści pracowali w wymiarze wyższym niż wynikało to z obowiązujących przepisów, jak również, że za część tej pracy nie otrzymali należnego wynagrodzenia.

Uwzględniając różnice wynikające z wewnątrzzakładowych źródeł prawa pracy można stwierdzić, że skala nieprawidłowości bezpośrednio dotyczących realizacji uprawnień pracowników związanych z czasem pracy jest porównywalna z ujawnioną w ramach prowadzonych w 2012 r. kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy w zakładach różnych branż. W związku z ujawnionymi nieprawidłowościami inspektorzy pracy skierowali do pracodawców przewidziane ustawą o Państwowej Inspekcji Pracy wystąpienia o usunięcie stwierdzonych uchybień. Na sprawców wykroczeń nałożono grzywny w drodze mandatów karnych.

Przyczyny stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowości, wskazywane zarówno przez pracodawców, jak i przez inspektorów pracy, można podzielić na dwie grupy. Wśród przyczyn ekonomicznych należy wymienić:

– dążenie do obniżania kosztów działalności, w tym oszczędzanie na kosztach pracy poprzez utrzymywanie zbyt niskiego stanu zatrudnienia w stosunku do potrzeb zakładu pracy,

– niestabilną sytuację ekonomiczną przewoźników,

– świadome naruszenia przepisów prawa pracy.

Do drugiej kategorii należałoby zaliczyć przede wszystkim deficyt na rynku pracy pracowników posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcyjnych oraz czasochłonny i zarazem kosztowny proces uzyskiwania tych uprawnień przez kandydatów na maszynistów.

Jak już wspomniałem, dodatkowym celem omawianych kontroli było uzyskanie informacji o faktycznym czasie pracy maszynistów zatrudnionych w jednym lub wielu podmiotach jednocześnie, w ramach różnych stosunków prawnych i uzyskanie informacji, czy maszyniści – pracownicy w trakcie korzystania z odpoczynków dobowych, tygodniowych, urlopów itp. świadczą pracę u innych przewoźników. Na podstawie uzyskanych danych można było poczynić ustalenia co do faktycznego czasu świadczenia pracy 138 osób wykonujących pracę także w ramach dodatkowego zatrudnienia.

Na podstawie analizy porównawczej danych zawierających rozkłady czasu pracy maszynistów podejmujących dodatkowe zatrudnienie można stwierdzić, że czas faktycznie przepracowany przez maszynistę w wielu przypadkach przekracza normy czasu pracy określone w Kodeksie pracy. Stwierdzono także naruszanie prawa maszynisty do odpoczynku. Szczególnie jaskrawe są przypadki prowadzenia pojazdu bez, lub prawie bez przerwy, w łącznym wymiarze do 24 godzin.

W przypadku zleceniobiorców brak odpoczynku, który pracownikom gwarantują przepisy Kodeksu pracy o dobowym i tygodniowym odpoczynku, dniach wolnych czy

urlopach, niewątpliwie ma istotny wpływ na sprawność psychofizyczną maszynistów, stwarzając jednocześnie zagrożenia wypadkowe oraz negatywnie oddziałując na stan zdrowia pracownika.

Przedstawione wyniki kontroli wskazują, iż przepisy o czasie pracy są naruszane, choć w różnej skali, u prawie wszystkich przewoźników. Ponadto, część maszynistów podejmuje dodatkowe zatrudnienie, którego wykonywanie powoduje faktyczne nierealizowanie prawa do wypoczynku. Jest to zjawisko niepokojące, mogące potencjalnie wywierać duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Ostatnia informacja jest zatrważająca. Rozmawiamy na ten temat w prezydium. Ten problem sygnalizują sami maszyniści. Otwieram dyskusję. Pan dr Paszkiewicz, proszę.

Członek Rady Ochrony Pracy Andrzej Paszkiewicz:

Z materiałów, które otrzymaliśmy wynika jednoznacznie, że podstawowymi przyczynami wypadków przy pracy na kolei są przyczyny organizacyjne. Bowiem to, co zostało określone jako przyczyny ludzkie, po bliższym przyjrzeniu można zakwalifikować do przyczyn organizacyjnych. Bardzo mało jest przyczyn technicznych. Można wysnuć wniosek – analogicznie jak w odniesieniu do wielu innych gałęzi gospodarki – że mentalność ludzka nie nadąża za rozwojem techniki. Dlatego nasze działania powinniśmy koncentrować się na zmianie mentalności ludzkiej, co doprowadzi do zmniejszenia wypadkowości.

Z przedłożonych materiałów wynika również deficyt kadr do pracy w kolejnictwie, szczególnie w odniesieniu do maszynistów czy drużyn konduktorskich. Wraz z przemianami gospodarczymi Główny Urząd Statystyczny zrezygnował z gromadzenia danych dotyczących wieku poszczególnych grup zawodowych. Powstała luka pokoleniowa, o czym dowiadujemy się ze str. 14 materiału Urzędu Transportu Kolejowego. Dodatkowo UTK podkreśla, że przy założeniu utrzymania aktualnych potrzeb przewozowych, niezbędne będzie wyszkolenie ponad 3 tys. nowych maszynistów. Na wyszkolenie jednego potrzeba ok. 1,5 roku.

Wraz z przemianami gospodarczymi dokonano reformy szkolnictwa, rezygnując z zasadniczych szkół i techników kolejowych. Uznano, że wolny rynek ureguluje tę kwestię. Stąd brak kadr i przerażające dane z materiału Państwowej Inspekcji Pracy o stwierdzonych przypadkach maszynistów pracujących przez 24 godziny bez przerwy. Wpływa na to również zjawisko samozatrudnienia. Można zrozumieć samozatrudnienie sprzątaczki, natomiast samozatrudnienie maszynisty czy innego człowieka odpowiedzialnego za życie wielu innych ludz, powinno być absolutnie niedopuszczalne. Dlatego w obowiązujących przepisach powinny być wprowadzone ograniczenia w tym zakresie.

Generalnie można stwierdzić, że przedłożone materiały są bardzo wnikliwie i dobrze opracowane. Szkoda tylko, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wstydziło się przyznać do autorstwa przedłożonego materiału, bo nie zamieściło stosownej informacji.

Członek Rady Ochrony Pracy Zdzisław Trela:

Nie będę poruszał problemu szkolnictwa, przedmówca w zasadzie wszystko powiedział. Zlikwidowanie techników w Polsce to wielkie nieszczęście dla wielu grup zawodowych.

W 1969 r., gdy byłem kierownikiem budów i zaczynałem budowę drugiego toru Wadowice–Tunel, otrzymaliśmy trzy maszyny – lasery austriackie, które połowę pracy wykonywały za pracowników. Wówczas ucieszyłem się, że wreszcie kolejnictwo ruszy do przodu. Okazuje się, że po 30 latach jadąc z Warszawy do Krakowa – pomyłkowo przez Kielce – obawiałem się, że stracę kręgosłup. Wydaje mi się, że nie wykorzystaliśmy 30 lat na modernizację infrastruktury kolejnictwa. Cóż z tego, że kupimy Pendolino? Będzie latać w powietrzu? To niemożliwe, musi jeździć po torach. Korzystając z obecności przedstawicieli kolei, chciałbym zapytać – jakie podejmują działania, aby wreszcie można było normalnie jeździć?

Członek Rady Ochrony Pracy Damian Raczkowski:

Ilość środków finansowych, jakie w ostatnich latach przeznaczono, jakie zostaną jeszcze przeznaczone w latach przyszłych na przebudowę infrastruktury kolejowej, jest niezwy-

kle duża. Ale chciałbym zwrócić uwagę na pewne zagrożenia. Na rynku nie ma zbyt wielu firm specjalizujących się w przebudowie infrastruktury kolejowej. Stąd zapewne wielu niedoświadczonych wykonawców.

Wydaje się, iż właściwym jest objęcie szczególnym nadzorem przez Państwową Inspekcję Pracy i Urząd Transportu Kolejowego wykonawstwa robót. Z przedłożonego materiału wynika, że najgroźniejsze wypadki w kolejnictwie, to wypadki podczas pracy na torach, taborze szynowym czy trakcji kolejowej. Zwracam uwagę, że właśnie w tym obszarze będą prowadzone inwestycje w szerokim zakresie. Nadzór PIP i UTK w tej sferze jest uzasadniony.

Z satysfakcją przyjąłem informacje, że Państwowa Inspekcja Pracy przygotowuje się do takich kontroli. Przykładem były wspólne szkolenia i spotkania pracowników inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy i Urzędu Transportu Kolejowego. Wydaje mi się, że warto je kontynuować i pogłębiać. Celowe byłoby – jeśli tak nie jest – wyznaczenie w okręgowych inspektoratach pracy osób odpowiedzialnych za takie kontrole.

Członek Rady Ochrony Pracy Beata Mazurek:

Mam kilka pytań do przedstawiciela Urzędu Transportu Kolejowego. W materiale jest informacja, że w 2012 r. Urząd przeprowadził łącznie 886 kontroli, które dotyczyły m. in. bezpieczeństwa ruchu kolejowego, regulacji transportu kolejowego oraz wyrobów kolejowych. Rozumiem, że wyniki tych kontroli są przedstawione w dalszej części. Jeśli nie, to prosiłabym o ich zaprezentowanie.

Piszecie państwo, że skontrolowano wszystkie podmioty uprawnione do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty. Generalnie – jeśli dobrze zrozumiałam – nie stwierdzacie nieprawidłowości w tym zakresie. Czy dobrze zrozumiałam? Jeśli nie, to proszę wymienić nieprawidłowości.

Z jakich powodów prezes UTK odwołał 78 komisji egzaminacyjnych i równocześnie powołał 190 nowych? Dlaczego jest taka duża różnica w ich liczbie? Z czego to wynika?

W materiale pojawia się negatywna ocena braku jednej uniwersalnej dla całego kraju procedury wydawania, zawieszania lub cofnięcia świadectwa maszynisty. Interesuje mnie, komu i kiedy ta ocena została przekazana? Czy otrzymaliście państwo jakąś odpowiedź? Czy w tym obszarze nastąpią zmiany?

W podsumowaniu przytaczacie państwo dane Europejskiej Agencji Kolejowej, która porównuje ryzyko zaistnienia ofiary śmiertelnej wśród użytkowników korzystających z transportu kolejowego, lotniczego oraz drogowego. Czy Urząd Transportu Kolejowego prowadzi tego rodzaju statystyki dla Polski? Jeśli tak, to jak się one przedstawiają?

Członek Rady Ochrony Pracy Maciej Sekunda:

Aby sformułować prawidłowo wnioski z przedstawionego materiału, to dane, które otrzymaliśmy, powinny być rzetelne. W moim przekonaniu, to, co przedstawiły spółki z grupy PKP nie do końca takie jest. Zwraca uwagę fakt, że nie ma – tak jak w innych branżach – wypadków ciężkich. Jednocześnie z materiału UTK wynika, że 5,8 tys. kolejarzy pobiera rentę z tytułu wypadku. Renty nie otrzymuje się za wypadki lekkie, lecz za wypadki ciężkie. Zastanawiający jest wskaźnik ciężkości wypadków, szczególnie w PKP Cargo i PKP Energetyka. To może oznaczać, że zdarzają się tam wypadki ciężkie, ale nie są one właściwie ewidencjonowane, albo też mamy do czynienia z nieujawnieniem wszystkich wypadków przy pracy.

Druga kwestia, którą chciałem zasygnalizować, dotyczy odpowiedzialności za czas pracy maszynistów. Jak wspomniała pani dyrektor Departamentu Prawnego GIP, za czas pracy kierowców, przypuszczam, że również maszynistów, odpowiada nie kierowca czy maszynista, lecz pracodawca. Zwracam uwagę, że jeszcze osoba kierująca pracownikami może ponosić odpowiedzialność. Nie wiem, czy w sytuacji zatrudnienia maszynistów w różnych formach, także samozatrudnienia, nie należałoby mówić o zmianie przepisów w tym zakresie? Czas pracy może być przekroczony w wyniku nieujawnienia przez maszynistę faktu wcześniejszej pracy u innego pracodawcy. Zgłaszam tę uwagę, bo wydaje mi się, że jest to nowa sytuacja prawna.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Stanisław Stolorz:

Chciałem podziękować wszystkim instytucjom, które zgłosiły temat bezpieczeństwo pracy na kolei do planu pracy Rady. 25 listopada obchodzimy dzień św. Katarzyny – patronki kolejarzy. Z tego miejsca składam pani przewodniczącej najlepsze życzenia.

Mówimy o bezpiecznej pracy na kolei. Chyba pierwszy raz od istnienia Rady zdarza się, że debatujemy na ten temat. Bardzo dobrze, że dzisiaj o tym rozmawiamy, bo sytuacja w tym zakresie nie jest dobra.

Dziękowano Państwowej Inspekcji Pracy i Urzędowi Transportu Kolejowego za wspólne kontrole na kolei. Chciałbym, żeby one obejmowały nie tylko spółki z grupy PKP, ale wszystkie spółki kolejowe. Ministerstwo interesuje się jedynie spółkami z grupy PKP. Uważam, że powinno rozszerzyć zakres zainteresowania o spółki prywatne. Tam również zdarzają się wypadki. Pan prezes UTK wspomniał o 109 przewoźników. To nie tylko spółki z grupy PKP, to również duzi prywatni przewoźnicy, którzy posiadają duży majątek i zatrudniają wielu pracowników.

Nie zajmujmy się bezpieczeństwem na kolei tylko wtedy, gdy zdarzy się tragedia, jak w Szczekocinach. Powinniśmy zwracać na to uwagę dużo wcześniej.

Oczekiwałem, że materiały przedstawione przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Urząd Transportu Kolejowego będą zawierały odpowiedź na 10 postulatów ogłoszonych 12 czerwca br. przez pana ministra Nowaka. Wówczas dużo sobie obiecywaliśmy – jednolite dla wszystkich przewoźników przepisy, instrukcje i standardy. Mówiliśmy również o odbudowie szkolnictwa kolejowego, bo jego brak spowodował obecną lukę pokoleniowa, która dotyczy nie tylko maszynistów, ale również pracowników bezpośrednio związanych z ruchem. Uważaliśmy wtedy, że program poprawy bezpieczeństwa na kolei jest jednym z priorytetów ministerstwa. Spodziewałem się, że w materiałach pojawi się informacje na ten temat. Spodziewałem się również, że może pan minister Massel zaszczyci nas swoją obecnością, bo on prowadzi Komisję Badania Wypadków Kolejowych w resorcie i odpowiada za kolejnictwo w Polsce. Powinien uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu i przedstawić nam stanowisko resortu.

Chciałbym zwrócić uwagę na problematykę stresu wywołanego przez sytuację i wypadki na kolei. Powinniśmy opracować strategię walki ze stresem. Postępowanie w tym zakresie nie może sprowadzać się do działań przeprowadzonych po wypadku w Szczekocinach. Zorganizowano ileś set przeszkoleń, które – jak wynika z rozmów z pracownikami – niewiele dały.

Ubolewam, że Instytut Kolejowej Medycyny Pracy obecnie nie jest w stanie wypełniać swych zadań, chociażby ze względu na lukę pokoleniową, która dotknęła jego kadrę.

Następna sprawa dotyczy spółek prywatnych. W tych podmiotach nie do końca – jak wynika z naszych informacji – są przestrzegane czas pracy i prawa pracowników. W spółkach z grupy PKP ta kwestia jest uregulowana zakładowymi układami zbiorowymi pracy. W spółkach prywatnych nie ma takich uregulowań. Należałoby zająć się problemem zatrudnienia maszynistów, a także czasu pracy maszynistów wykonujących obowiązki na podstawie umów cywilnoprawnych. Tutaj nie ma możliwości weryfikacji. Zwracam uwagę, że to może prowadzić do zagrożeń. Chciałbym w tym miejscu przypomnieć, dość groźny w skutkach przypadek, gdy maszynista pracujący na umowę cywilnoprawną, prowadząc pociąg z ładunkami wybuchowymi, po przekroczeniu czasu pracy o mało nie doprowadził do tragedii w Białymstoku. Zdarzył się cud, że nie doszło do zdewastowania połowy miasta.

Przepisy na kolei zawsze były – że się tak wyrażę – czerwone, to znaczy pisane krwią. Każdy wypadek kolejowy i jego przyczyny były przedmiotem szerokiej analizy. Przepisy powinny być jednolite dla wszystkich przewoźników. Wielokrotnie z panem prezesem UTK dyskutowaliśmy o wprowadzeniu dobre praktyki. Owszem, można je wprowadzać, ale to nie są obligujące akty prawne, tak jak rozporządzenie czy ustawa. Bezpieczeństwo niekiedy trzeba wymuszać.

Zgadzam się z wnioskami zawartymi w materiałach Państwowej Inspekcji Pracy i Urząd Transportu Kolejowego. Zawody związane bezpośrednio z ruchem pociągów powinny być wykonywane na umowę o pracę, gdyż wtedy istnieje możliwość kontroli

czasu pracy, odpoczynku itp. Dotyczy tylko nie tylko maszynistów, ale także dyżurnych i konduktorów oraz pozostałych grup wymienionych przez pana prezesa UTK.

Prosiłbym ministerstwo o zainteresowanie nie tylko spółkami z grupy PKP, ale pozostałymi oraz sprawdzenie warunków pracy, liczby wypadków itp. Zwracam uwagę, że są to duzi przewoźnicy. Np. CTL, który został przekształcony z dużego przedsiębiorstwa państwowego. Dzisiaj to naprawdę olbrzymi przewoźnik, posiadający prawie 40% rynku w Polsce. Proszę również o skoncentrowanie się na spółce samorządowej – Przewozy Regionalne, która posiada 30% rynku. Są jeszcze inni przewoźnicy. Prosiłbym też o sprawdzenie Arrivy. Mamy informacje o działaniach nie do końca zgodnych z prawem.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Danuta Koradecka:

Mówimy o grupie zawodowej, która zawsze była elitą. Maszyniści, podobnie jak nauczyciele i wojsko – to były zawody wielkiego zaufania społecznego. Przedstawione dziś dane napawają trwogą. Myślę, że wyjściem w tej sytuacji powinno być systemowe podejście do problemu. Uwzględniając dużą liczbę przewoźników, należałoby skoncentrować się na badaniach i testach, które pozwoliłyby na dobór i przygotowanie, do tych szczególnie istotnych zawodów.

Druga sprawa dotyczy ośrodków szkolących. Dysponujemy systemem certyfikacji ośrodków szkolących. W ramach tego systemu ośrodki szkolące są poddawane bezpośrednio ocenie, wizjom lokalnym. Mogą uzyskiwać certyfikat na określony czas. Po 2 latach muszą przedstawić swoje dokonania. Ta kwestia jest pod stałą kontrolą. Podobnie, jeżeli chodzi o systemy zarządzania.

Wydaje, że tutaj niezbędne jest silne wsparcie państwa – merytoryczne i rzeczowe – aby kolejnictwo odzyskała swoją pozycję.

Członek Rady Ochrony Pracy Bożena-Borys Szopa:

Chciałoby się, żeby kolej przeżyła renesans i żeby tak jak kiedyś – nie pamiętam tego z autopsji lecz z opowieści rodziców – według kolei można było ustawiać zegarki. Koleje były punktualne i bezpieczne.

Ci z państwa, którzy od kilku kadencji zasiadają w Radzie zapewne pamiętają stanowisko, które przyjmowaliśmy, gdy w górnictwie pojawiły się spółki. Wskazywaliśmy w nim m.in. zagrożenia, jakie powodują *quasi* zatrudnienia. Wtedy największe patologie dotyczyły zatrudnienia weekendowego tych samych górników, a także samozatrudnienia, umów zleceń, umów cywilnoprawnych zawieranych z bardzo młodymi ludźmi zupełnie nieprzygotowanych do zawodu górniczego.

Na dzisiejszym posiedzeniu rozpatrujemy dwa bardzo ważne tematy. Nie chciałabym, aby nasze stanowisko w tych sprawach podzieliło los stanowiska w sprawach górniczych. Przypomnę, że wskazywaliśmy na zagrożenia, jakie niesie za sobą takie zatrudnienie w spółkach okołogórniczych. Do tego stanowiska zarówno media, jak i instytucje kompetentne w zakresie zatrudnienia okołogórniczego, wróciły dopiero po katastrofie w kopalni „Śląsk", w której życie straciło ponad 20 osób, w tym większość bardzo młodych ludzi.

W przypadku transportu i kolejnictwa zagrożenia są jeszcze większe. To zagrożenia wielkimi katastrofami. Dotyczą nie tylko bezpośrednich użytkowników autobusów czy pociągów, ale innych będących w ruchu. Absolutna deregulacja rynku zatrudnienia – nie mogę powiedzieć rynku pracy – doprowadza w konsekwencji do tego, że nawet tak specjalistyczne organy, jak odpowiednie inspekcje zatrudniające ekspertów – obecnie nie tylko inspektorzy pracy, ale inspektorzy pozostałych inspekcji muszą być ekspertami w zakresie np. rozliczania czy kontrolowania czasu pracy – są w pewnym sensie bezradne.

Myślę, że w naszym stanowisku – przypomnę, jesteśmy ustawowym organem, którego głównym zadaniem jest nadzór nad warunkami pracy w Polsce – powinny być wskazane zagrożenia, jakie niesie dalsza deregulacja rynku zatrudnienia. Strefa pracy mierzona w kategoriach prawa pracy obecnie ogromnie się skurczyła. Dla mnie, praktyka z zakresu prawa pracy i niewątpliwie dla każdego, kto rozpoczynał swoją zawodową drogę związaną z zakresem prawa pracy, niezrozumiałe jest, że dzisiaj rynek pracy tak

się skurczył, że zatrudnienie wynikające z prawa pracy – czyli nie tylko obowiązki pracownika, ale również jego prawa – należy się nielicznym.

Jakim podmiotem gospodarczym czy samozatrudnionym może być osoba kierująca autobusem będącym własnością przedsiębiorstwa? Jakim samozatrudnionym, czy wykonujący zlecenie lub dzieło jest maszynista kierujący pociągiem – który jest własnością określonej spółki – na trasie wyznaczonej przez określonego przedsiębiorcę? Obecna deregulacja spowodowała, że kontrolując maszynistę nikt nie jest w stanie orzec, czy on pracuje 10, 15 czy 20 godzinę, czy też dopiero zaczyna pracę. Analogicznie z kierowcami.

Oburzamy się, gdy widzimy materiały dokumentalne np. ze szkoleń kierowców TIR-ów, którzy dowiadują się, że jeżeli ma dojść do katastrofy, to najlepiej – przepraszam za określenie, ale cytuję – walić w samochód osobowy, bo ten jest mały i wtedy jest większe prawdopodobieństwo, że kierowcy TIR-a nic się nie stanie. Ale z drugiej strony – nie zastanawiamy się, jak dalece posunie się jeszcze deregulacja rynku zatrudnienia.

Chciałabym bardzo, żeby Rada zainicjowała rozmowę na temat zatrudnienia na podstawie prawa pracy. Popieram moich przedmówców. Natomiast będę nalegać, żeby w stanowisku Rady Ochrony Pracy pojawiła się kwestia deregulacji rynku zatrudnienia, zwłaszcza w zawodach, które powinny być szczególnie chronione. Oczywiście, do tego dochodzi wiele innych problemów, choćby wydłużenie wieku emerytalnego, czy problem ludzi, którzy w wieku 60 lat nie są już tacy sprawni. Można jeszcze dodać samozatrudnienie sześćdziesięcioparolatka w szczególnych zawodach. A jeśli okaże się niezdolny do wykonywania tego zawodu po przepracowaniu 30-35 lat? Nie każdy może być biznesmenem. Nie każdy może zakładać spółkę i prowadzić działalność gospodarczą pracując jako portier. Ale to zupełnie inne problemy, nie będące przedmiotem dzisiejszego posiedzenia.

Myślę, że należałoby zwrócić szczególną uwagę na zagrożenia w zakresie deregulacji rynku pracy.

Zastępca przewodniczącej Rady Ochrony Pracy Stanisław Stolorz:

Ujednolicenie przepisów jest dla nas bardzo ważne. Niektórzy przewoźnicy odchodzą od obowiązującego nazewnictwa, co później – m.in. po ostatnich sądowych porażkach – powoduje, iż pracownicy wykonujący zawody np. maszynisty czy toromistrza, mogą w przyszłości nie otrzymać emerytur pomostowych, mimo że kwalifikują się. Niektórzy pracodawcy wpisują inne zawody, które nie uprawniają do przejścia na emeryturę pomostową. Prosiłbym o zwrócenie uwagi na ten problem. Mamy już dzisiaj przykłady. Inspektor pracy ocenił, że pracownik kwalifikuje się na emeryturę pomostową, a mimo to nie otrzymał jej.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Lista mówców została wyczerpana. Zamykam dyskusję. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Główny inspektor pracy Iwona Hickiewicz:

Bezpieczeństwo pracy na kolei jest niezmiernie ważnym tematem. Bowiem wszyscy – przynajmniej raz na jakiś czas – korzystamy z jej usług. Wyniki kontroli z zakresu bezpieczeństwa pracy na kolei zostały przedstawione w przedłożonym materiale. W przyszłym roku, w związku ze wzrostem liczby remontów torowisk, przewidujemy przeprowadzenie większej liczby kontroli we współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego. Będziemy sprawdzać kwestie bezpieczeństwa pracy, warunków pracy na remontowanych torowiskach, ale również zabezpieczenie pracowników oraz ich przygotowanie do pracy.

Problem czasu pracy maszynistów ma niezmiernie istotne znaczenie dla bezpieczeństwa pracy oraz bezpieczeństwa osób trzecich. Nie uciekniemy od kwestii wymiaru czasu pracy maszynisty u pracodawcy podstawowego i pozostałych pracodawców. Pragnę podkreślić, że kontrole w zakresie czasu pracy maszynistów, które przeprowadziliśmy w tym roku, były dla nas swego rodzaju poligonem doświadczalnym. Należało bowiem ujawnić, gdzie maszyniści wykonują pracę poza podstawowym pracodawcą.

Chciałabym zwrócić uwagę na łatwość, z jaką – przy demonopolizacji rynku – maszyniści znajdują pracę u innych przewoźników. Nowopowstali przewoźnicy chętnie przyjmują do pracy maszynistów przygotowanych i przeszkolonych, bo nie muszą już inwestować w szkolenia. Obecnie średni wiek maszynistów wynosi 50-55 lat. Połowa stanu

kadrowego maszynistów to osoby między 46 a 60 rokiem życia. Należy pomyśleć o bezpieczeństwie podróżujących kolejami.

Przed chwilą rozmawialiśmy o bezpieczeństwie pracy w firmach transportowych, parę miesięcy temu o bezpieczeństwie pracy w podmiotach leczniczych. Jest sporo zawodów, które wymagają większych predyspozycji psychofizycznych, ale jednocześnie zawodów, gdzie wykonywanie pracy związane jest w dużo większym aspekcie z bezpieczeństwem osób trzecich. Do takich zawodów należy zaliczyć pracowników branż, o których dzisiaj mówimy.

Niezmiernie ważne byłoby podejście systemowe, zwłaszcza dzisiaj, kiedy wzrasta liczba osób wykonujących pracę w różnych zawodach na podstawie umów cywilnoprawnych czy tzw. samozatrudnienia. Pan dr Paszkiewicz wspomniał, iż zrozumiałby wykonywanie pracy przez sprzątaczkę na podstawie umowy cywilnoprawnej. Nie upraszczałabym tej sprawy. Podkreślam, jest to bardzo poważny problem. Najwyższy czas na poważne zastanowienie się nad tą kwestią, właśnie ze względów bezpieczeństwa osób wykonujących pracę i osób trzecich.

Odnosząc się do poruszonej przez pana przewodniczącego Stolorza kwestii emerytur pomostowych chcę powiedzieć, że jest to rzeczywiście ogromny problem. Mówię o tym od jakiegoś czasu. Rozszerzone kompetencje Państwowej Inspekcji Pracy w zakresie ustalania praw do ewentualnych emerytur pomostowych, na podstawie ostatnich orzeczeń Naczelnego Sądu Administracyjnego stały się w praktyce bardzo trudne do realizacji. Wspominałam o tym Radzie na czerwcowym posiedzeniu, kiedy omawiałam sprawozdanie z działalności Państwowej Inspekcji Pracy za ubiegły rok.

Stanowisko Naczelnego Sądu Administracyjnego w tym zakresie nie uległo i myślę, że nie ulegnie zmianie. Poinformowałam o tym ministra pracy i polityki społecznej. Zwróciłam się także z pismem do pani przewodniczącej Rady Ochrony Pracy. Mimo pewnych uzgodnień przy ustalaniu przepisów dotyczących kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy przy ustalaniu prawa do emerytur pomostowych, niestety, w świetle orzecznictwa NSA praktyka PIP – po przegranych procesach w sądach administracyjnych – musi ulec zmianie. Myślę, że trzeba się nad tym zastanowić, biorąc chociażby pod uwagę oczekiwania społeczne, nie mówiąc o wcześniejszych ustaleniach stron uczestniczących w procesie legislacji, kiedy wypracowywane były te rozwiązania.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego MTBiGM Kamil Wilde:
Chciałbym wyjaśnić, że nieobecność ministra Massela na dzisiejszym posiedzeniu wynika z innych, wcześniej zaplanowanych obowiązków służbowych. Dlatego ja jestem przedstawicielem resortu transportu.

Jeżeli chodzi o tzw. 10 punktów ministra Nowaka, czyli program poprawy bezpieczeństwa na kolei, zobowiązuję się, że w najbliższych dniach – do końca tego tygodnia, albo na początku przyszłego – przekażemy informację na temat jego realizacji. Mogę również zadeklarować, że zainteresujemy się – wprawdzie cały czas to czynimy – w większym zakresie spółkami kolejowymi spoza grupy PKP.

Chciałbym zwrócić uwagę, że dostrzegamy problem luki pokoleniowej. Sądzę, że wszyscy zainteresowani go widzą. Informuję, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podjęło współpracę z Ministerstwem Edukacji Narodowej w zakresie szkolnictwa kolejowego. Na tyle, na ile możemy, działamy na rzecz poprawy tego szkolnictwa. Otrzymujemy informacje od dyrektorów szkół. Pomagamy w tworzeniu programów. Namawiamy spółki do fundowania stypendiów dla najlepszych uczniów.

Jeśli chodzi o problem zatrudnienia maszynistów, to chciałbym przypomnieć o wprowadzony ustawą z 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, rozwiązaniu umożliwiających identyfikację przypadków, kiedy maszyniści wykonują czynności na rzecz więcej niż jednego podmiotu. Każdy maszynista pracujący na rzecz więcej niż jednego podmiotu – niezależnie od charakteru stosunku prawnego, na podstawie którego wykonuje czynności – ma obowiązek złożenia oświadczenia zawierającego stosowną informację. Oświadczenie przekazuje prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Dzięki temu prezes UTK będzie w stanie zidentyfikować maszynistów zatrudnionych na umowę o pracę oraz na podstawie innych stosunków prawnych. Będzie wiadomo,

który maszynista gdzie jest zatrudniony i ile pracuje. Zatem resort dostrzega problem. To nowe przepisy, zobaczymy jak będą funkcjonowały.

Dodatkowo zlikwidowaliśmy tzw. agencje pracy tymczasowej zajmujące się wypożyczeniem maszynistów. Obecnie tylko licencjonowany przewoźnik będzie mógł – nazwijmy to – wypożyczyć maszynistę. Uważamy, że jest to krok milowy. Ten problem wielokrotnie był sygnalizowany przez stronę społeczną.

Obecnie resort pracuje nad założeniami dotyczącymi czasu pracy maszynistów. Chcemy kompleksowo uregulować tę kwestię. Projekt założeń został – o ile się nie mylę – w sierpniu przedstawiony na posiedzeniu zespołu ds. bezpieczeństwa. Obecnie trwa analiza uwag zgłoszonych do tej regulacji.

Ministerstwo nie wstydzi się swojego materiału. Pismo przewodnie dołączone do materiału zostało podpisane przez ministra Massela. Ta uwaga była nietrafna.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl:

Wymienię przykładowe nieprawidłowości ujawnione w 886 kontrolach przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego: niewłaściwe utrzymania infrastruktury torów, niesprawne urządzenia sterowania ruchem, niesprawne blokady drzwi taboru, niedotrzymanie terminów przeglądów czy napraw. Następnie – brak pełnomocnika ds. towarów niebezpiecznych, brak odpowiednich dokumentów, nieprawidłowości na bocznicach – brak regulacji, niewdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w niektórych obszarach, niestosowanie przepisów wewnętrznych.

W dyskusji mówiono o ujednoliceniu przepisów dla wszystkich przewoźników. Pan dyrektor wspomniał o nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, która wprowadza obowiązek składania prezesowi UTK oświadczeń maszynistów zatrudnionych więcej niż u jednego pracodawcy. W październiku 2013 r. weszły w życie przepisy, które dają uprawnienie prezesowi do inicjowania pewnych kwestii, które wymagają uregulowania w akcie prawnym, takim jak rozporządzenie. Już w 2012 r. podjęliśmy szereg działań w tym zakresie. Na naszych stronach pojawiły się przykłady dobrych praktyk i rekomendacje w zakresie ujednolicenia przepisów. Niestety, nie mieliśmy wtedy podstaw prawnych do inicjowania rozwiązań. Obecnie są przepisy i wraz z ministerstwem pracujemy nad dokumentami, które będą wspólne dla całego rynku.

Chciałbym jeszcze oddać głos moim kolegom, którzy odpowiedzą na dwa następne pytania.

Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego UTK Piotr Cukierski:

Odpowiadając na pytanie dotyczące ośrodków szkolenia, chciałbym wyjaśnić, że na dzień dzisiejszy na liście prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jest wpisanych 17 ośrodków, które zajmują się zarówno szkoleniem, jak i egzaminowaniem kandydatów na maszynistów i 5 ośrodków medycznych prowadzących badania. Te ośrodki były kontrolowane w bieżącym roku. Nie stwierdzono zasadniczych nieprawidłowości.

Natomiast problem polega na tym, że pierwszy wpis ośrodków na listę był – można powiedzieć – papierowy. Prezes nie miał wystarczających kompetencji do sprawdzenia ich rzetelności i jakości pracy. Większość działań prezesa bazowała na oświadczeniach i dokumentach przedłożonych przez ośrodek wnioskujący o wpis na listę. Po zmianach przepisów ustawowych i planowanych zmianach w rozporządzeniach, kompetencje prezesa UTK w tym zakresie zostaną zasadniczo rozszerzone. Ponownie zostanie przeprowadzony proces wpisu podmiotów do rejestru ośrodków szkolących i egzaminujących, co na pewno przełoży się na dokładniejsze spojrzenie na kompetencje, w szczególności personelu, co przyczyni się do wzrostu jakości usług świadczonych przez te ośrodki.

Kontynuując temat szkoleń maszynistów, chciałbym zwrócić uwagę, że licencja jest swego rodzaju dokumentem wyjściowym, upoważniającym kandydata do uczestnictwa w szkoleniach i ubiegania się o świadectwo, które *de facto* daje mu szansę prowadzenia pojazdów kolejowych. Ministerstwo, wspólnie z UTK pracują nad ujednoliceniem programów kształcenia, kończących się uzyskaniem świadectwa maszynisty. Chodzi o to, żeby nie było zasadniczych różnic w poziomie kształcenia maszynistów w różnych spółkach kolejowych.

Kolega wyjaśni sprawę związaną z powoływaniem i odwoływaniem komisji egzaminacyjnych.

Naczelnik Wydziału w Departamencie Nadzoru UTK Marek Cieślikiewicz:

Chciałbym wyjaśnić, że odwołania komisji egzaminacyjnych nie nastąpiły w wyniku kontroli przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego. W ramach nadzoru UTK prowadzi kontrole prac komisji egzaminacyjnych. Stwierdzone nieprawidłowości nie stanowiły podstaw do odwołania. Odwołanie komisji wynikało ze zmian składu osobowego. Wnioski do prezesa UTK składały podmioty zainteresowane zmianą składu komisji.

Przewodnicząca Rady Ochrony Pracy Izabela Katarzyna Mrzygłocka:

Dziękuję za udzielenie odpowiedzi. Projekt stanowiska przygotuje Zespół ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Środowisku Pracy.

Przechodzimy do punktu czwartego – sprawy bieżące.

Przypominam, że następne posiedzenie Rady odbędzie się 10 grudnia br. w sali kolumnowej. Tematem posiedzenia będzie „Program działania Państwowej Inspekcji Pracy w 2014 r.”. W drugiej części posiedzenia odbędzie się uroczyste zakończenie 41 edycji Ogólnopolskiego Konkursu Poprawy Warunków Pracy, organizowanego przez ministra pracy i polityki społecznej.

Informuję, że do końca listopada br. członkowie Rady Ochrony Pracy mogą zgłaszać tematy do planu pracy Rady na 2014 r.

Przypominam, że jutro, tj. 20 listopada br. o godz. 14:30 w siedzibie Rady odbędzie się wspólne posiedzenie Zespołu ds. Prawno-Organizacyjnych oraz Zespołu ds. Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia w Środowisku Pracy.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym punkcie? Nie widzę zgłoszeń. Wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie Rady Ochrony Pracy.

m.k.